DE AUTO

Opgericht 1903

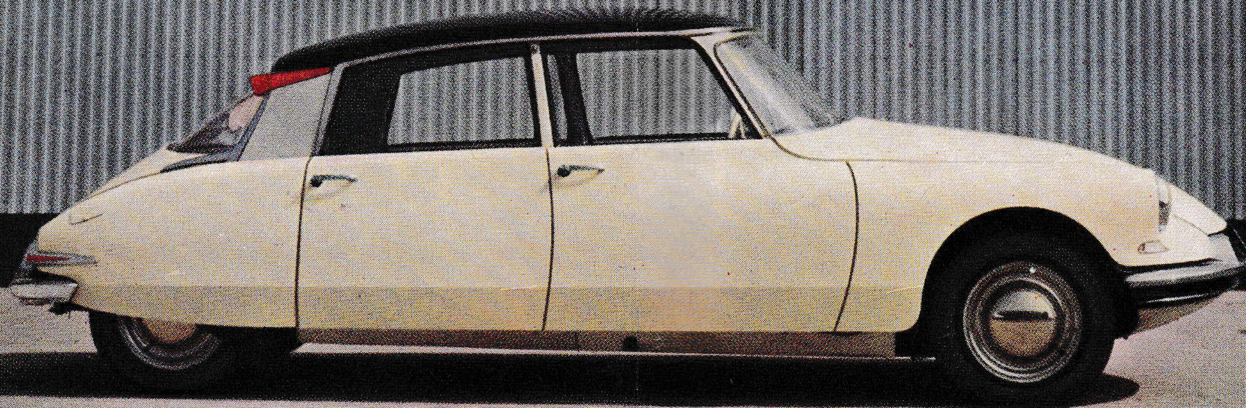
Nummer 33
15 aug. 1957
54e Jaargang

Officieel orgaan van de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

DS 19

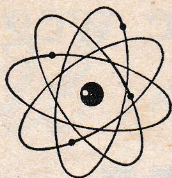
ongekend comfort... bekende wegligging



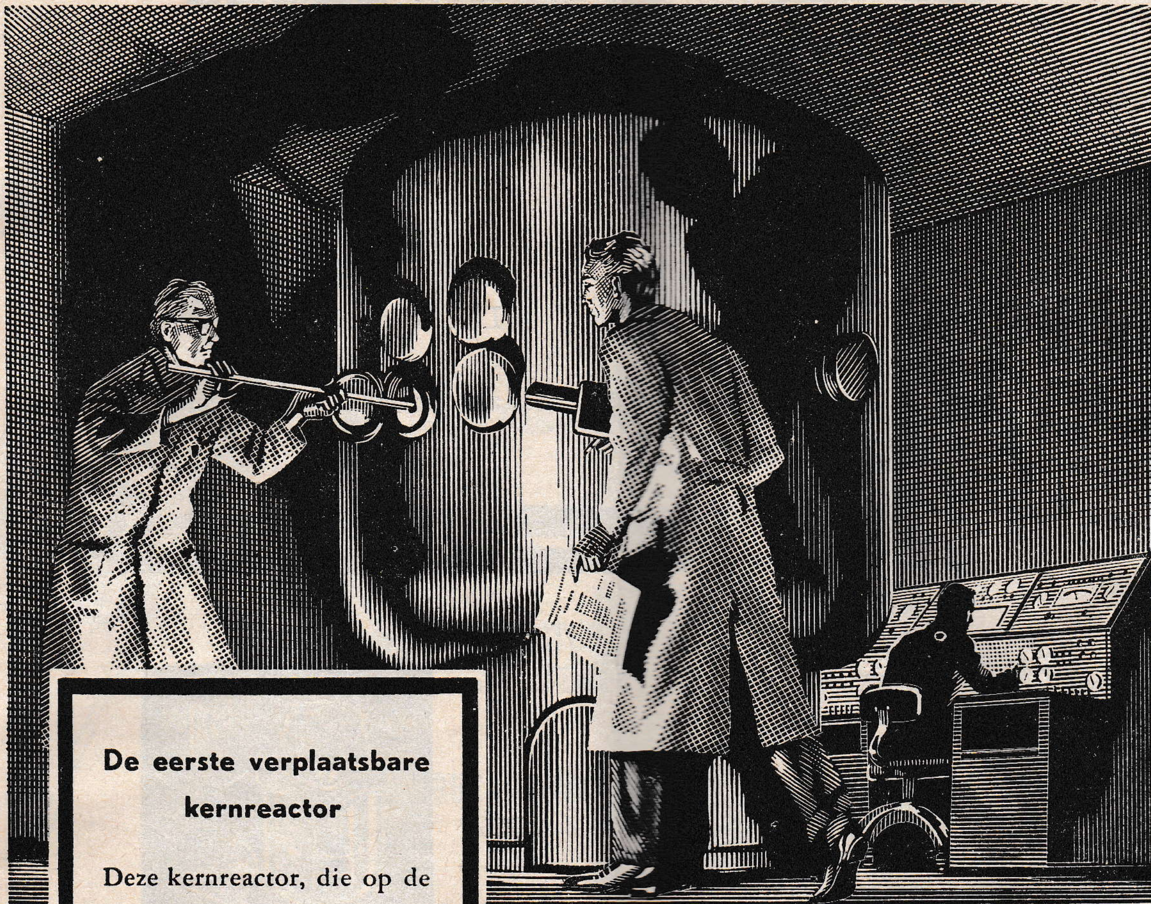


AUTOMOBILES CITROËN NV AMSTERDAM

er IS een verschil in banden



Dat verschil kan soms beslissend zijn in het leven van iedere automobilist. Daarom moet U kunnen vertrouwen op uw banden, en . . .op de mensen, die deze vervaardigen.



De eerste verplaatsbare kernreactor

Deze kernreactor, die op de tentoonstelling „Het Atoom" te zien is draagt de naam:

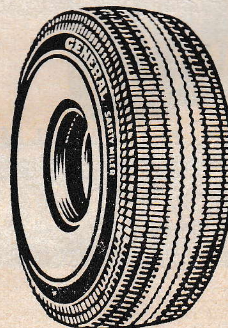
GENERAL

Reeds nù speelt deze reactor in de medische wereld en bij landbouw- en materiaalonderzoek een belangrijke rol.

Uiterste nauwkeurigheid is een vereiste bij de bouw van kernreactoren. Dat is de mensen van General toevertrouwd.

Met dezelfde nauwkeurigheid bouwen de Nederlandse General fabrieken te Amsterdam autobanden. Daarom kunt U zich veilig voelen op **General** banden.

GENERAL

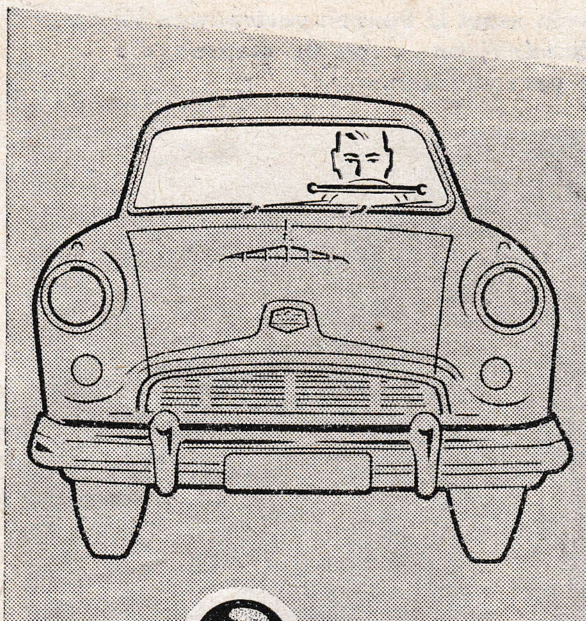




de band waar U het best mee over-weg kunt

1014

een heldere kijk op de weg!

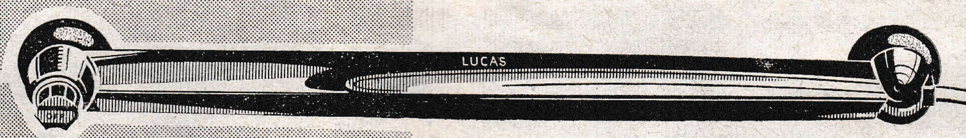


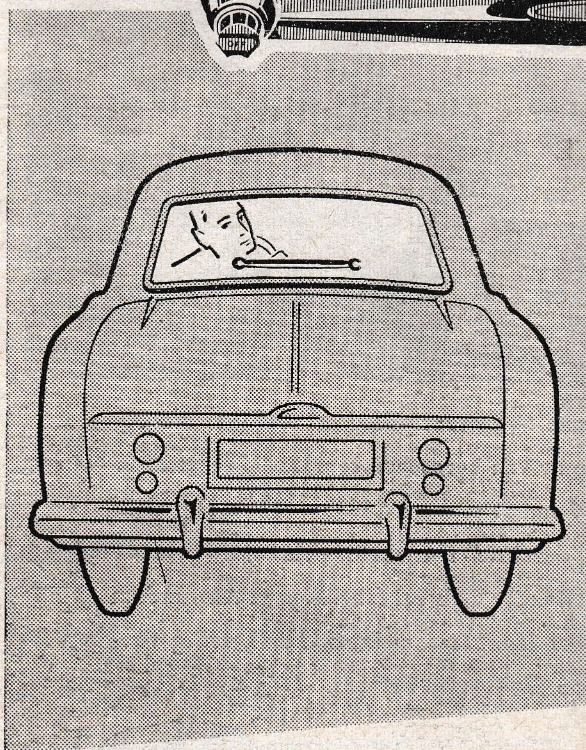
met de **LUCAS**

ruitenverwarmer

en ruitensproeier

„Blindeman spelen" op de weg is levensgevaarlijk.
LUCAS ruitenverwarmers zorgen er voor, dat zowel de voor- als achterruit niet meer beslaan.







LUCAS elektrische ruitensproeiers verwijderen snel het hinderlijke vuil op de ruiten.

Importeurs voor Nederland:

TRANSMARK

N.V. HANDELMIJ. TRANSMARK
HOOFTLAAN 57 - BUSSUM - TEL. 02959-7541

al 4 maal de 100.000!



De hieronder vermelde prestaties, viervoudig onderstrepend hoe van de SIMCA Aronde de snelheidscapaciteiten in bijzondere mate met bedrijfszekerheid en uithoudingsvermogen zijn gecombineerd, verkrijgen een nauwelijks te overschatten extra-waarde door de officiele garantie, dat het Sedans in de meest volstrekte standaard- en serie-uitvoering waren!*

- **1953, RENBAAN** — **100.000 KM MET 100** . . . km/u, in 40 etmalen op de Montlhéry-racebaan Gem snelheid in feite 104,1 km/u! Buit: 38 intern. records (klasse 1100-1500 cc)
- **1954, STADS-STRATEN** — **100.000 KM IN 100** . . . dagen en nachten, uitsluitend door de straten van Parijs met een rijdende, registrerende instrumentencollectie voor verkeersanalyses enz., van de "Union Routière de France"
- **1955, BUITEN-WEGEN** — **100.000 KM DOOR 100** . . . willekeurig aangewezen leden van het publiek als bestuurder-voor-een-etmaal van één en dezelfde Aronde over 1000 km lange routes door geheel Frankrijk Voortdurend officieel toezicht der ACF, o a van meerijdende controleurs.
- **1957, RENBAAN** — **100.000 KM MET 113** . . . km/u, in nog géén 37 etmalen op de Montlhéry-racebaan, met wagen nr 538 080 uit de Aronde-productie Buit 28 intern en 14 **wereldrecords** Gem benzineverbruik 9,57 ltr/100 km. Oude wereldrecord over 100.000 km door 2-liter-wagen met 104,3 km/u.

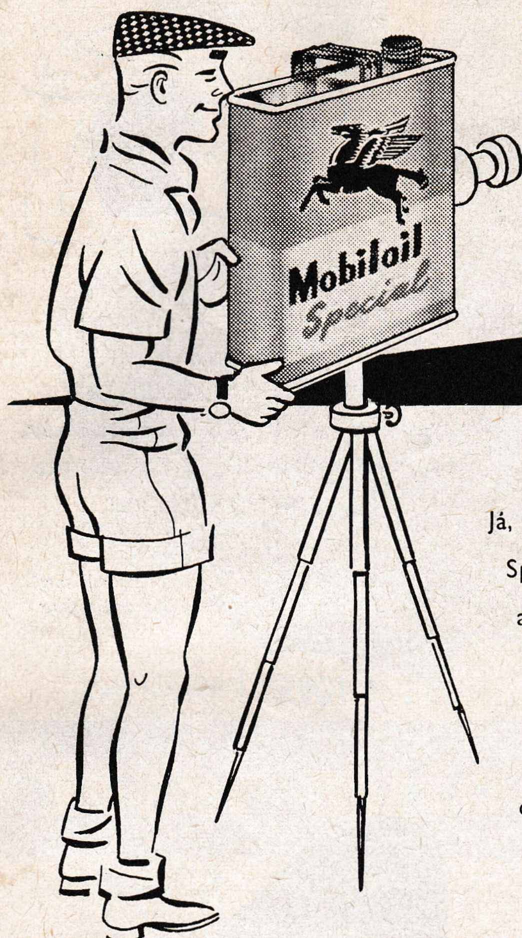
Besef dit wèl!: UW - bij wijze van spreken - **aanstaande Aronde**, uit het tweede half-millioen (er zijn nog enkele exemplaren vrij!), **kan HETZELFDE PRESTEREN, want hij is met de WAGEN DER WERELDRECORDS IDENTIEK...!**

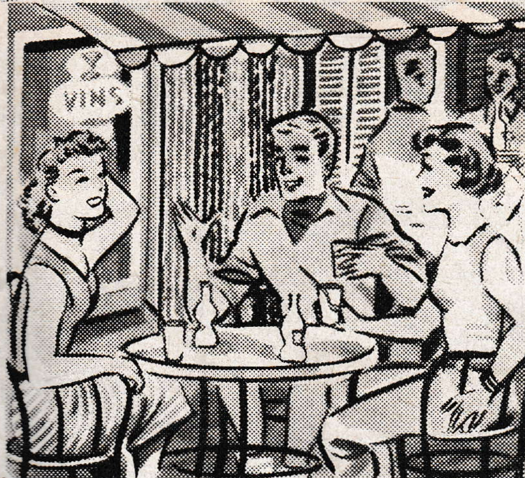
* *Wagens in de fabriek op de productielijn aangewezen en gewaarmerkt door officials van de "Automobile Club de France" (ACF), die supervisie blijven uitoefenen tot na afloop van het evenement.*



NEKAF (Nederlandse Kaiser-Frazer Fabrieken N.V.) Rotterdam

Een special-*e* blik in de vacantie





Mobil Oil Nederland N.V. biedt U een **gratis** „vergroting" *van Uw vacantietrip.*

Já, U kunt Uw vacantietocht vergroten. Met Mobiloil Special in het carter kunt U een extra aantal prettige vacantie-kilometers rijden. Want Mobiloil Special bespaart benzine. Dat ervaren reeds dag aan dag talloze Nederlandse automobilisten. Een tip: neem een paar van die handige 2- en 5-liter blikken mee op reis.



Mobil Oil Nederland N.V. Rotterdam
Postbus 1131
Wilt U mij s.v.p. een (gratis) vacantie-album zenden?

Naam ....

Adres ....

Woonplaats ....

A

Zend bovenstaande coupon in. Doe het nú.

Wilt U prettige vacantiemomenten vastleggen? Wilt U Uw vrienden laten zien hoe U op een zonovergoten terrasje aan de Côte d'Azur genoot van Uw vin rosé? Vraag dan het geestig geïllustreerde Mobiloil Special Vacantie-album aan. U kunt er ook de route en.... het benzineverbruik in bijhouden. Als de vacantie voorbij is, zult U constateren, dat het benzineverbruik best meeviel.... dank zij Mobiloil Special.

Mobiloil *Special* bespaart (véél) meer dan zij kost!

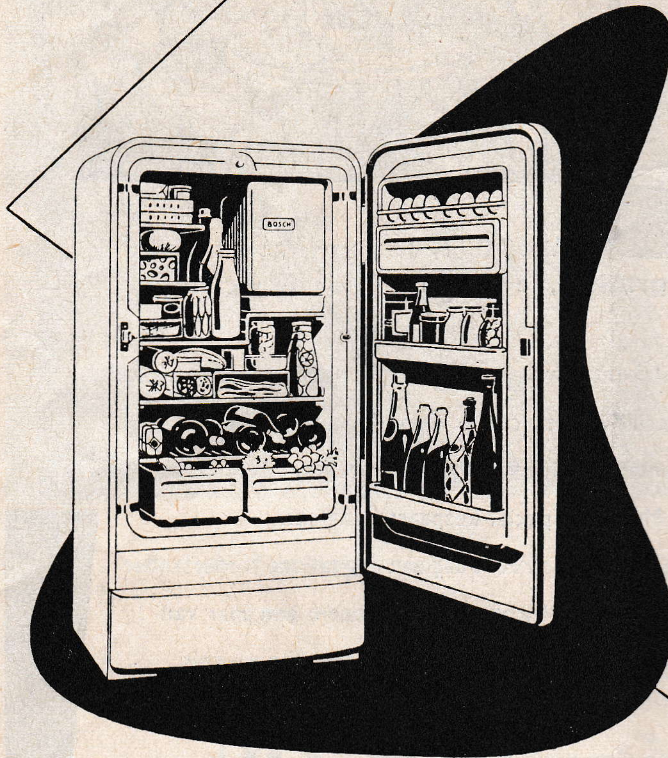


BOSCH koelkasten

De hartewens van iedere vrouw

en een vertrouwd merk voor U!

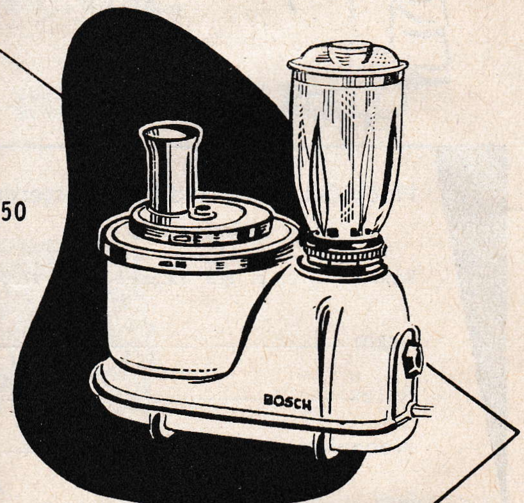




Van buiten valt hij direct op door zijn fraaie, stevige bouw, die kenmerkend is voor BOSCH. De Ruimte-Deur biedt U 50% meer bergplaats. Daarom is iedere BOSCH Koelkast een BOSCH RUIMTE-KOELKAST.

110 L	*f* **775.-**	Tafelmodel, ook met links draaiende deur
125 L	*f* **895.-**	
170 L	*f* **1095.-**	Met een breed diepvriesvak: opslag f 85.-
215 L	*f* **1295.-**	

Daarnaast is er de BOSCH Keukenmachine
Uw hulp in de keuken.
Prijs voor standaarduitvoering (zie afb.) *f* **387.50**
Bovendien zijn nog 17 hulpstukken leverbaar.





De BOSCH Koelkast en Keukenmachine passen wonderwel bij-een.

Ook hier staat de bekende BOSCH Service achter U.

Uw leverancier verstrekt U gaarne alle inlichtingen en een uitvoerige prospectus.

Rouma

Imp.: N.V. Willem van Rijn

HAARLEMMERWEG 475, AMSTERDAM-W. TEL.: (020) 86211 (7 LIJNEN) TELEX 12282



Meer auto voor uw geld!

VOOR ZAKEN EN GENOEGEN

FORD Anglia TOURIST

f. 4875.-

FORD

LET OP! FORD DEMONSTRATIE-WAGENS

Door Nederland rijden momenteel 60 ivoorkleurige Tourist-proefritwagens, kenbaar aan een speciaal „Zilvervloot"-vaan. Mocht zo'n wagen uw weg kruisen, houdt hem dan rustig aan en vraag om in te mogen stappen. *Hij rijdt er voor **u**.*

Bent U in Zwitserland geweest?



Dan heeft U ook
Rivella gedronken.
Want als U daar ,,prosit''
hóórt, ziet U Rivella! En geen
wonder: de Zwitsers wéten
wat lekker en gezond is...
Rivella, de frisse, pittige,
alcoholvrije drank, die U kunt
drinken zoveel U wilt zonder
een ,,vol'' gevoel te krijgen,
want... Rivella is NON-FILLING!

RIVELLA

sprankelend... goudgeel

Anders dan anders!



Rivella is een natuurproduct uit melk, zonder conserveermiddelen of synthetische kleur- en smaakstoffen. Het bevat koolhydraten, minerale zouten en B-vitaminen uit melk.

Drink het koel!

VERKRIJGBAAR BIJ DE HORECA-BEDRIJVEN EN UW WIJNHANDELAAR.

EEN FRIESCHE VLAG – DOMO PRODUCT



Nooit kunt U Uw geld economischer besteden

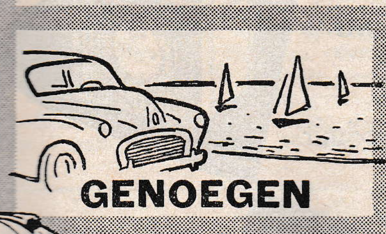
dan aan een

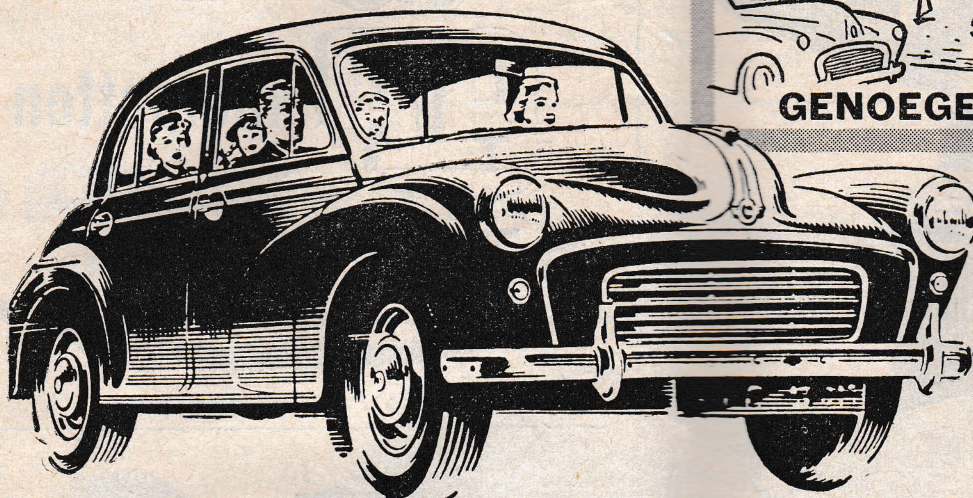
MORRIS *Minor*

Voor



en





een comfortabele en zuinige wagen.

MORRIS *Minor* 1000 de luxe

— 's Werelds grootste kleine wagen —

Inderdaad — dit pittige, kwieke wagentje betekent een goede, veilige belegging, die U aan tempo, rij-genot en comfort hoge rente oplevert. Hij houdt van opschieten, zowel in de stad als op de grote weg en laat zich handig en gemakkelijk manoeuvreren en parkeren! Niet alleen voor zaken uitermate geschikt — óók voor genoegen. De Morris Minor biedt royaal ruimte voor 2 volwassenen en 3 kinderen (of voor vier volwassenen) en brengt U en Uw gezin op comfortabele wijze overal waar U wezen wilt. Maak eens een proefrit!

Nu nog sterkere 4 cil. k.k. motor met 3 x gelagerde krukas en verwisselbare lood-indium lagerschalen. Gebogen voorruit uit één stuk; grotere achterruit; sponsrubber beveiliging onder dashbord; handschoenenkastje; veiligheidssloten; binnenverlichting.

De Morris 1000 is te leveren als:

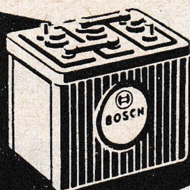
2-deurs saloon	**f 5250.-**
4-deurs saloon	**f 5590.-**
tourer	**f 5390.-**
stationcar	**f 6840.-**

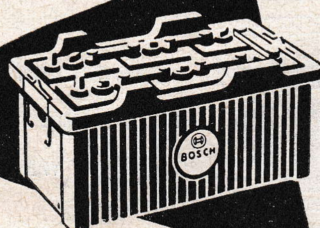
inclusief kachel

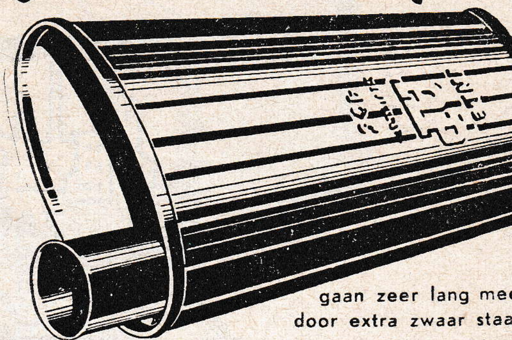
MOLENAAR'S NEDERLANDSE AUTOMOBIELFABRIEKEN

Fabricage-afdeling van J. J. Molenaar's Automobielbedrijf N.V., Amersfoort


BOSCH


BOSCH

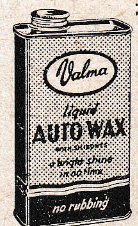

BOSCH






Valma
high lustre
POLISH
and cleaner with
silicones


Valma
CAR-WAX
CAR-WAX


Valma
liquid
AUTO WAX
no rubbing

No. 33
15 augustus 1957
54e jaargang
Verschijnt wekelijks

DE AUTO

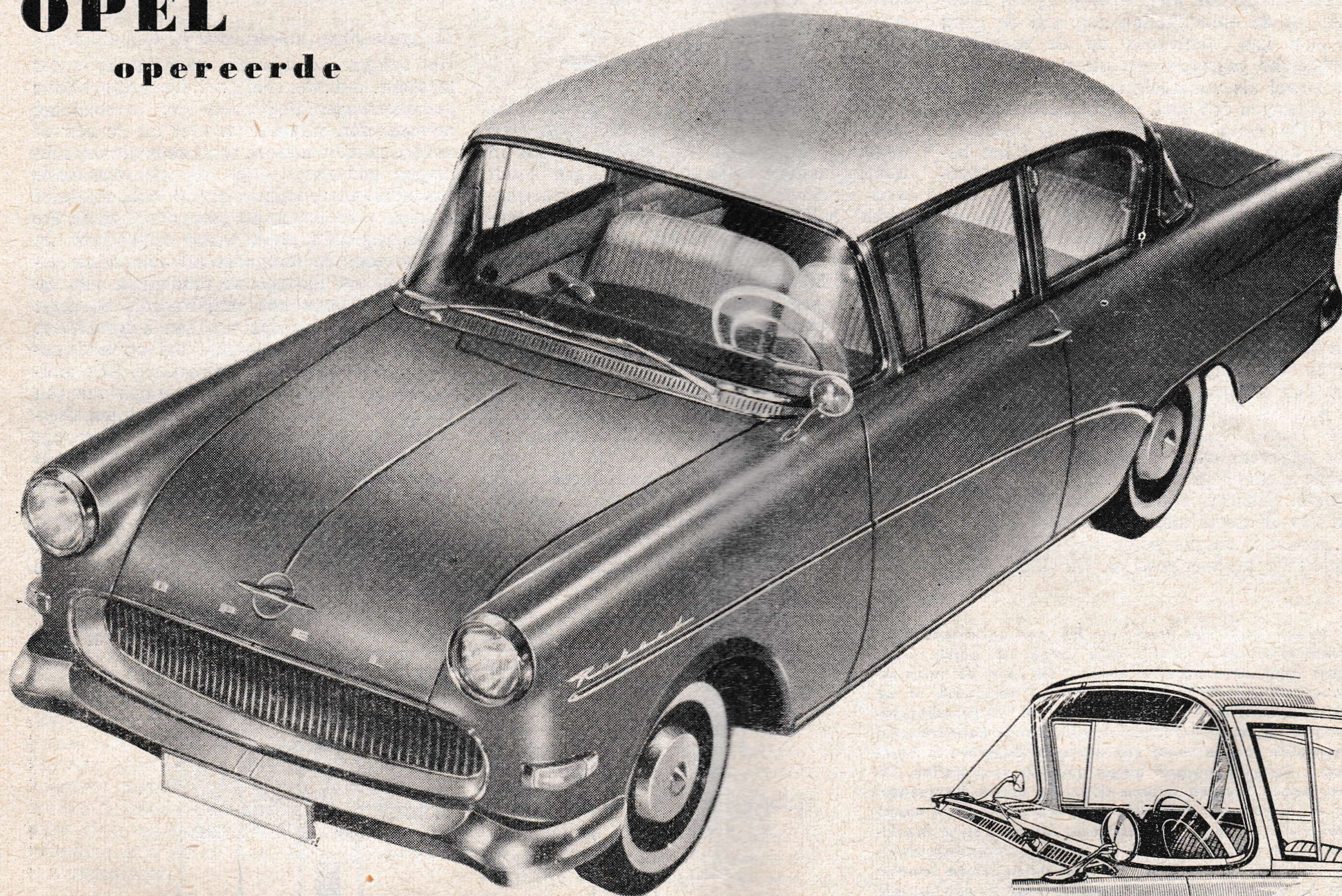
Opgericht 1903

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE
KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

Hoofdredacteur: J. C. WARNING. Redactie-adres: K.N.A.C., Sophialaan 4, 's-Gravenhage, telefoon 184130*. Uitgave BOOM-RUYGROK N.V., Uitgevers- en Drukkersbedrijf, telefoon 17450, giro 37758, Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Abonnementsprijs ƒ 15,— per jaar Losse nummers ƒ 0,40, België 7½ frank. Leden van de K. N. A. C. ontvangen „De Auto" gratis. Advertentie-opgaven te adresseren: Administratie „De Auto", Gedempte Oudegracht 138, Haarlem. Vertegenw. van de afdeling advertenties voor Groot-Brittannië: Joshua B. Powers Ltd., 14 Cockspur Street, Londen S.W. 1. Voor de Verenigde Staten en Latijns Amerika: Joshua B. Powers Inc., 345 Madison Avenue, New York 17. Voor België en Luxemburg: Agence Havas Belge, 15, Bd. Adolphe Max, Brussel. Bijkantoren te Antwerpen: Quellinstraat 12. Charleroi: 13, rue Dampremy. Gent: Korte Dagsteeg 23. Luik: 22, bd. de la Sauvenière. Luxemburg: 86, Grand Rue. Voor Frankrijk: E. Borel, 39 Rue de Douai. Paris, IXe.

OPEL

opereerde



Door een opmerkelijk maar geenszins revolutionaire vormverandering werden de Opel Rekord en Olympia verder veramerikaniseerd. Hoewel dit op de foto niet goed tot zijn recht komt, valt te constateren dat de wagen langer (in totaal 17,5 cm bij een wielbasisverlenging van 6,5 cm) en lager werd. Door het aanbrengen van een panoramische voor- zowel als achterruit werd het zichtoppervlak met resp. ruim en bijna 40 pct. vergroot. Het motorisch gedeelte bleef vrijwel ongewijzigd. Volgende week komen wij in uitgebreider vorm op deze Rekord-reformatie terug. Over de prijs voor Nederland valt nog niets te zeggen. In Duitsland wordt deze met ongeveer 200 DM verhoogd tot DM 6385 voor de Rekord en DM 5525 voor de Olympia.

Toekomst-

(gasturbine)

muziek

Gasturbines hebben een kans om in de toekomst als krachtbron voor auto's te worden gebruikt - straalmotoren geen enkele!

Hoe langer hoe meer worden er in de pers berichten en artikelen geschreven over de ontwikkeling van gasturbines en haar mogelijkheden als krachtbron voor automobielen. Tot u toe zijn de fabrikanten van automobielgasturbines altijd zeer schaars geweest met hun technische gegevens en hun toekomst-prognoses. Dat is te begrijpen, want een gasturbine is schijnbaar wel zeer eenvoudig maar levert zoveel principiële problemen op, dat men moeilijk op dit ogenblik, nu de ontwikkeling nog aan de gang is, zich kan vastleggen op de toekomst. Technische gegevens van uitgevoerde turbines zowel als voorspellingen zijn er dan in het algemeen ook niet. Het is mede daarom, dat „De Auto" meende min of meer de juiste weg te bewandelen door bij het beschrijven van gasturbines voor automobielen, bij de lezers geen onrealiseerbare verwachtingen op te wekken. Maar aan de andere kant dient men de gasturbine ook niet te veel als een droombeeld te beschouwen, dat misschien nooit verwezenlijkt zal kunnen worden.

In het laatste jaar is in de benadering van het probleem gasturbine door de producenten een wijziging ten goede opgetreden. Dat is eigenlijk begonnen, toen de Franse Renault fabriek bij het uitkomen van haar Etoile Filante voor het eerst technische gegevens over de door haar geproduceerde gasturbine voor deze auto bekendmaakte. Daarna zijn anderen gevolgd en een van de meest interessante publikaties op dit gebied is zonder enige twijfel een nogal openhartig rapport geweest, dat door Chrysler is uitgebracht aan de S.A.E., nu ongeveer een half jaar geleden en waarin enkele zeer merkwaardige en ook wetenswaardige opmerkingen gemaakt worden over de mogelijkheden, die gasturbines bieden als krachtbron voor automobielen.

Wij menen dan ook, dat onze lezers er wel in geïnteresseerd zullen zijn het een en ander uit dit rapport te vernemen en het hier volgende artikel is dan ook voor een belangrijk gedeelte op dat rapport gebaseerd.

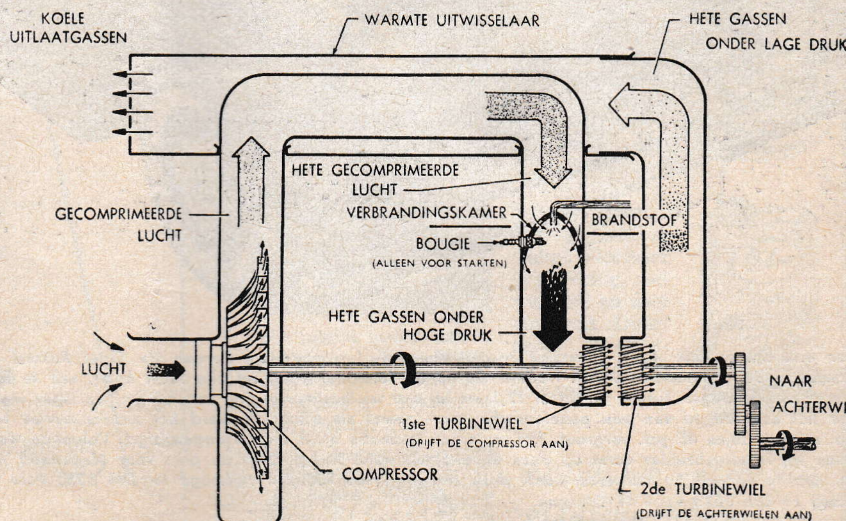
Straalmotoren geen schijn van kans

Maar voor wij willen beginnen met onze beschrijving, eerst nog even een opmerking. Het is ons opgevallen hoe vaak men nog, zowel in gesprekken met de leek als ook in automobieltijdschriften, opmerkingen vindt over de mogelijkheden, die bijv. „straalmotoren" zullen bieden. **Het lijkt ons verstandig om hier eens en vooral duidelijk te maken, dat een straalmotor, zo bekend uit de vliegerij bij de luchtmacht, geen ènkele kans biedt als krachtbron ooit te worden gebruikt bij een automobiel.** Wanneer men vraagt naar de reden: De snelheid, die een automobiel maximaal op de wegen kan behalen — laat deze bijv. 150 km/h zijn als maximale gemiddelde snelheid voor een gebruiksauto — is relatief zo laag ten opzichte van de uitstroomsnelheid van de gassen uit een open straalmotor, welke uitstroomsnelheid in de buurt van 1½ à 2 km per seconde ligt, dat als gevolg hiervan nimmer een aanvaardbaar thermisch rendement verkregen kan worden. De rendementen van een straalmotor zijn n.l. afhankelijk van de relatiev snelheden van het voertuig ten opzichte va de omringende omgeving en de uitstroom snelheid der gassen. Gaat men het uitreke nen met een uursnelheid der gassen, die i de buurt van 7000 km ligt, en de uursne heid van een auto, die in de buurt van ni meer dan 100 à 150 km ligt, dan komen e rendementen uit, die ver onder de 1 pc liggen en daar is niemand mee gebaa

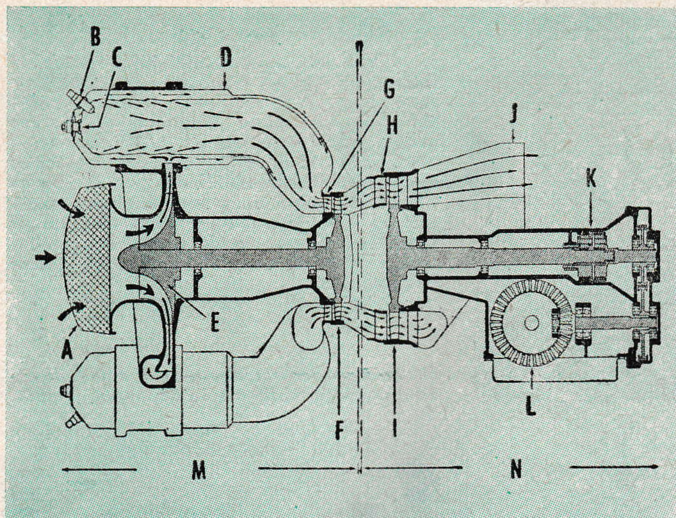
De gasturbine, motor voor de toekomst?

Het schijnt wel als een paal boven wate te staan, dat verscheidene der belangrijkst personenwagenfabrikanten de overtuigin hebben, dat, wanneer er niet op de een o andere manier nieuwe fundamentele ontdek kingen gedaan worden die de bestaand krachtbronnen, zuigermotoren e.d., intensie kunnen verbeteren, de gasturbine, zoals di op het ogenblik sterk wordt ontwikkeld, d motor voor de toekomst zal zijn. Maar al leen als het thermische rendement van d gasturbine tenminste gelijkwaardig en liefs hoger wordt dan dat van een zuigermotor

Nu is het merkwaardig, dat op theoreti sche grondslagen men eenvoudig kan aan tonen, dat een gasturbine, voorzien van ee goede warmtewisselaar, inderdaad een ther misch rendement kan halen, dat hoger lig dan dat van de zuigermotor. En daarmed wordt dus de praktische, d.w.z. de econo mische bruikbaarheid van de gasturbine te opzichte van de zuigermotor zeker bevestigd Thermische rendementen van liefst 40 pct schat men, kunnen binnen de eerstvolgend

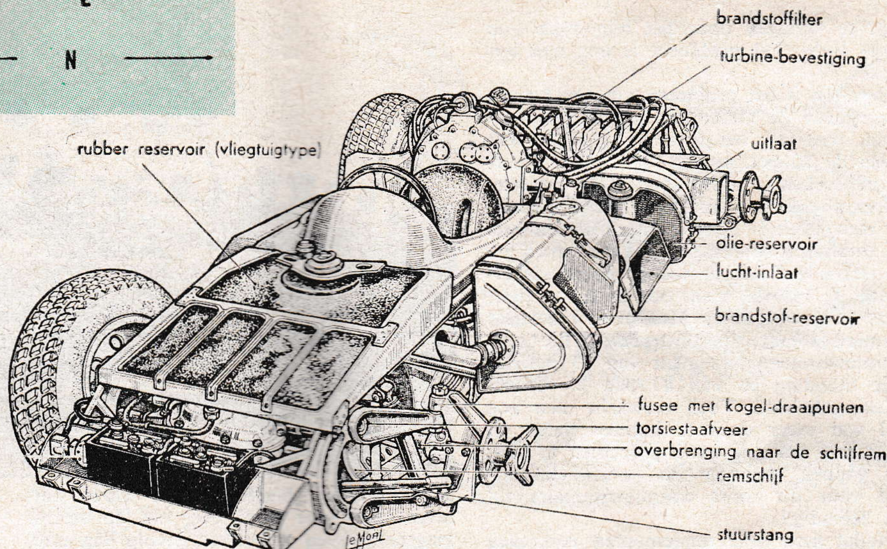


Dit schema geeft een goed idee hoe een gasturbine met warmte-uitwisselaar werkt. Men volge de pijlen. Links treedt lucht de compressor binnen. De door de compressor samengeperste lucht wordt verder verwarmd in de warmte-uitwisselaar, voordat zij naar de verbrandingskamer stroomt, waar brandstof doorlopend in hoeveelheden afhankelijk van de stand van het gaspedaal, wordt ingespoten. De bougie wordt alleen gebruikt voor starten. De hete gassen stromen daarna door het eerste turbinewiel dat de compressor drijft. Na het verlaten van het eerste turbinewiel stromen de gassen naar het tweede of krachtafnemende turbinewiel, dat via een stel reductietandwielen de achterwielen drijft. De hete uitlaatgassen worden naar de warmte-uitwisselaar gevoerd, waar zij hun warmte afstaan voor de verwarming van de verbrandingslucht, om daarna afgevoerd te worden als vrij koele uitlaatgassen. Chrysler's gasturbine ontwikkelt 120 pk, heeft 80 procent minder onderdelen dan een zuigermotor, weegt slechts 91 kg en is slechts 81 cm lang, 84 cm breed en 71 cm hoog. Een gasturbine heeft geen versnellingsbak nodig, omdat het volle motorkoppel ook bij lage toerentallen wordt afgegeven en omdat de gaskoppeling tussen de beide turbinewielen werkt als de vloeistofkoppeling in b.v. een Hydramatic versnellingsbak.



A. Luchtinlaat; B. ontsteking; C. brandstofverstuiver; D. verbrandingskamer; E. compressorrad; F. eerste krachtturbine voor aandrijving compressorrad; G. leischoepen; H. geleideschoepen; I. tweede krachtturbinerad voor aandrijving; J. uitlaat; K. vertraging; L. eindaandrijving; M. compressorgedeelte; N. aandrijvingsgedeelte.

Schematische doorsnedetekening van een gasturbine z o n d e r warmtewisselaar.



Anatomische les van de jongste Europese aanwinst op gasturbine-gebied: de Etoile Filante van Renault.

tien jaar bereikt worden. En wanneer men dit vergelijkt met de 28 pct. die op het ogenblik de maximale thermische rendementen uitmaken der zuigermotoren, dan ziet men wel welke grote betekenis men op het ogenblik moet hechten aan alle experimenten die met gasturbines voor automobielen worden uitgevoerd.

Een tweede belangrijk voordeel van de gasturbine is dat zij een koppelkwaliteit bezit, d.w.z. het verloop van het koppel bij het verloop van het toerental, die vrijwel gelijk is aan die van de stoommachine, d.w.z. het koppel blijft hier volkomen vlak verlopen op dezelfde hoogte, ongeacht het toerental. Dat staat wel zeer sterk in tegenstelling tot het koppelverloop bij de zuigermotor, die, zoals bekend, bij lage toerentallen en hoge toerentallen zeer sterk afzakt en daardoor van zo ongunstige en vooral grensbepalende invloed is op de zuigermotor. Door dit gunstige koppelverloop is het n.l. mogelijk om de gasturbine als zodanig veel nauwkeuriger in zijn ontwerp en grootte aan te passen aan de behoefte aan vermogen van de auto, dan dat met een zuigermotor mogelijk is. Tenslotte heeft men de principiële eigenschap, dat een gasturbine, die van constructie zeer eenvoudig is, een uiterst lange gebruikslevensduur zal kunnen hebben. Het zou dan ook al praktisch mogelijk zijn om een gasturbine te bouwen, die een onbeperkte levensduur heeft. Dat zou kunnen, bijv. door verzwaring van de roterende delen en verlaging van de temperaturen en snelheden van deze roterende delen. Een dergelijke gasturbine heeft het eeuwige leven, maar een dergelijke motor zou zo zwaar zijn, dat men ook een eeuwigheid nodig zou hebben om weer weg te komen, wanneer men b.v. voor een stoplicht zou moeten hebben stilgestaan. Voor de praktijk heeft zo'n eeuwig durende motor dan ook helemaal geen zin en moet men zoeken naar een compromis.

Op zoek naar een compromis

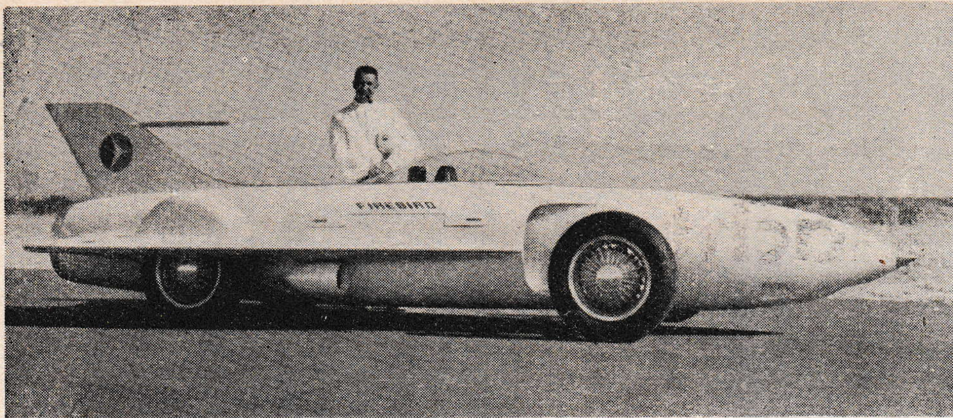
Men weet, hoe nog enkele jaren geleden de gasturbine een zeer hoog brandstofverbruik had en men bij een normale personenwagen van zeg 1200 kg met een gasturbine niet veel meer dan 1 tot 1½ km op één liter brandstof kon rijden! Moderne gasturbineprototypen met moderne warmtewisselaars bereiken tegenwoordig al een brandstofeconomie die vrijwel gelijk is aan die van de zuigermotor. Dat de gasturbine bovendien gebruik kan maken van een eenvoudiger type brandstof, zonder octaanbehoefte, is alleen maar een extra voordeel. Wanneer men alle gegevens, die op het ogenblik bekend zijn over gasturbines, de revue laat passeren, dan lijkt het alsof er twee onderdelen zijn waar de toekomst van de gasturbine van afhangt: De kwaliteit van de schoepen van het eerste krachtturbinerad, dat de compressor moet aandrijven, en ten tweede de kwaliteit van de warmtewisselaar. Dat dat schoepenmateriaal van grote invloed is, is begrijpelijk, wanneer men weet dat men met een gasturbine, wat compressieverhouding betreft, niet zo heel erg hoog kan gaan, omdat men hier van een open compressor gebruik moet maken, een roterende compressor namelijk, waarbij men inderdaad niet veel meer boven 4 op 1 compressieverhouding kan komen, zonder dat men tot een veel ingewikkelder constructie geraakt, die het grote voordeel van de eenvoud van de gasturbine voor een deel weer zou wegnemen. Dat betekent, dat, alleen op compressieverhouding betrokken, het thermische rendement van een warmtemotor als de gasturbine erg laag zou zijn. Men moet hier dus het grote verlies, dat onherroepelijk met de uitlaat verdwijnt — de thermodynamica beveelt dit nu eenmaal zo — trachten te verminderen door gebruik te maken van een warmtewisselaar. En door schoepen te gebruiken die tegen zo hoog mogelijke temperaturen bestand zijn om nog niet eens extra verliezen te incasseren. Maar voor wij over die warmtewisselaar willen spreken, eerst wat over de kwaliteit der schoepen van de eerste krachtturbine.

Schoepen-kwaliteit

Men weet dat de gasturbine bestaat uit principieel twee van elkaar gescheiden draaiende gedeelten. Het eerste gedeelte is eigenlijk het compressorgedeelte, waarbij dus voor de compressie van de verbrandingslucht wordt gezorgd, en welke turbocompressor direct door de uitstromende verbrandingsgassen wordt aangedreven via een krachtturbine. Op dat ogenblik zijn de temperaturen der gassen het hoogst en komt het het meest op het materiaal van deze turbine aan. Achter deze eerste krachtturbine bevindt zich dan een hiervan losstaande tweede krachtturbine, die direct in verbinding staat via een overbrengings-stelsel met de aandrijfmiddelen, d.w.z. de wielen van de auto.

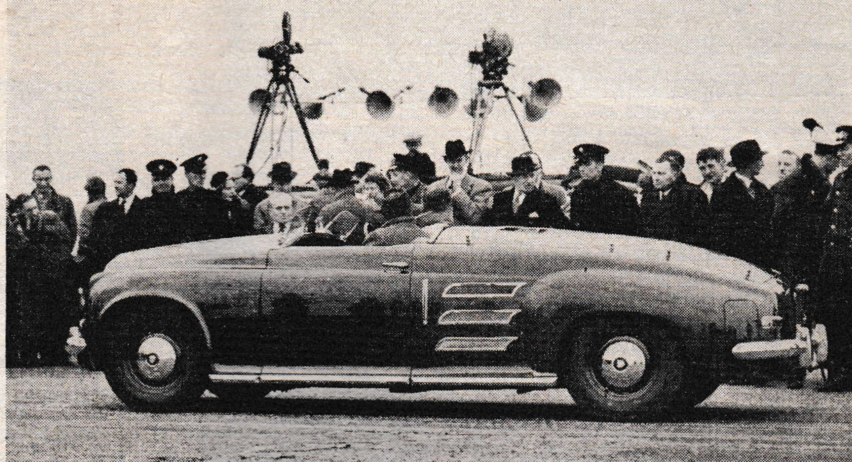
Het is mogelijk om reeds op dit ogenblik materialen te gebruiken, die tegen een vrij hoge temperatuur bestand zijn, zodat men niet te veel koude lucht hoeft bij te mengen om deze schoepen niet teveel thermisch te belasten. Maar de prijs van dit materiaal, dat bovendien een strategisch materiaal is, is zo hoog, dat men op deze wijze nimmer een betaalbare automobielgasturbine voor de dagelijkse praktijk zal kunnen bouwen. Betaalbare materialen kunnen echter een dergelijke hoge temperatuur nog lang niet verdragen en het gevolg is, dat men dus véél meer koude lucht moet bijmengen en dus het thermische rendement nog eens zo sterk achteruitgaat, dat men daardoor voor de dagelijkse praktijk geen bruikbare gasturbine zal kunnen ontwikkelen.

Een van de eerste nog niet opgeloste hoofdproblemen voor de gasturbine is dus het ontwikkelen van een materiaal van een dusdanige samenstelling en van een dusdanig lage prijs, dat dit gebruikt kan worden in het eerste krachtturbinerad van de automobielgasturbine, zonder dat men de temperatuur der langsstromende gassen sterk



Mauri Rose, die driemaal de 500 mijls-ra
Indianapolis won en thans ingenieur is bij
vrolet, staat naast de General Motors „Fire
de eerste Amerikaanse personenwagen me
gasturbine. De vorm van de plastic carro
werd geïnspireerd op de nieuwste straal
van de Amerikaanse marine met „delta" vo
vleugels. De wagen is niet bedoeld als een w
voor de toekomst en wordt uitsluitend ge
voor proefnemingen op de uitgestrekte pr
nen van General Motors. Deze opname
reeds uit 1953.

Onder: De Rover met turbine-motor tijdens d
zienbarende demonstratie op Silverstone in



hoeft te verlagen door het bijmengen van koude lucht. Dit probleem is nog niet opgelost.

Evenmin is het probleem van een betaalbare, goede en kleine warmtewisselaar opgelost, waarvan het thermische rendement boven de 80 pct. moet liggen. Men heeft n.l. uitgerekend, dat het rendement van deze warmtewisselaar tenminste 80 pct. zijn moet, wil men uiteindelijk kunnen uitkomen met een thermisch rendement, dat tenminste gelijk is aan dat van de huidige goede zuigermotor. In theorie, maar ook in de praktijk, is dit al verwezenlijkt. Men heeft bruikbare warmtewisselaars geconstrueerd, die een warmtewisselingsrendement van 83 pct. bij volle belasting en van 87 pct. bij kwartbelasting hebben. Toch verwacht men nog heel wat meer eruit te kunnen halen en zeker nog wel drie extra procenten te kunnen winnen, wanneer de ontwikkelingsarbeid voor dit soort warmtewisselaars zal zijn beëindigd.

Nadat men deze rendementen verkregen heeft is er theoretisch en als proefmodel wel een gasturbine ontwikkeld, die voldoen kan aan de eisen van een automobiel, maar dan heeft men nog zeker niet een gasturbine, die praktisch voldoende bruikbaar is en praktisch voldoende klein is om deze zonder te veel ruimte te vergen in de automobiel onder te brengen. Nog afgezien van de prijs.

Men ziet, al met al is men nog heel ver van de praktische verwezenlijking van de gasturbine voor automobielen af.

Geslaagde proefrit

Toch zijn de resultaten, die men op het ogenblik verkregen heeft met proefmodellen, laboratoriummodellen dus, die in automobielen gemonteerd zijn en waarbij de kwesties van kosten of van ruimte een betrekkelijk geringe rol spelen, zeer indrukwekkend. Wij denken hier bijvoorbeeld aan een van de belangrijkste proefritten, die nog niet zo lang geleden in Amerika gehouden zijn met een Plymouth, waarin een Chrysler gasturbine was gemonteerd en die zonder stoppen dwars door Amerika gereden heeft met een gemiddeld brandstofverbruik, dat tussen de 5 en 5½ km per liter lag. Voor een normale Amerikaanse Plymouth is dit brandstofverbruik voor een gasturbine zeker aantrekkelijk en aanvaardbaar.

Bij dit rijden, dat zonder meer in zijn totaliteit voor de brandstofberekening meegeteld heeft, behoorden ook vaak langdurige perioden van stationair draaien die plaatsvonden, omdat de mensen natuurlijk graag naar de wagen wilden kijken en men wilde nu eenmaal de motor niet stil hebben staan gedurende deze gehele non-stoprit van New York naar San Bernardino. Slechts tweemaal heeft de motor even stilgestaan, omdat er geringe beschadigingen waren ontstaan. Een keer werd een van de vertragingstandwielen defect als gevolg van olieverlies, veroorzaakt door het breken van een olieleiding in het huis van het vertragingstandwielstelsel en een andere keer ging een gietstuk in de buurt van de luchtinlaat, als gevolg van vermoeidheid door trillingen kapot. Geen van beide defecten zouden voorgekomen zijn, wanneer men reeds van tevoren de ervaringen had opgedaan, die men met deze rit opdeed. En door zeer geringe wijzigingen in het ontwerp heeft men deze zwakke plekken volkomen kunnen elimineren. De reparaties zijn in beide gevallen ter plaatse uitgevoerd, er behoefde verder niets aan het geheel veranderd te worden en de proefrit kon gewoon doorgaan. De warmtewisselaar is bij deze rit voortdurend in gebruik geweest. Tot zover de huidige stand van de gasturbine-ontwikkeling.

Toekomst-turbinemuziek

Nu nog enkele opmerkingen over de toekomst. Volgens de huidige verkregen ervaringen in het laboratorium, lijkt het zeer wel mogelijk dat de toekomstige praktisch bruikbare gasturbine, wat thermisch rendement betreft, de meerdere zal blijken te worden zelfs van de in de toekomst zo ver mogelijk ontwikkelde ideale zuigermotor.

Men mag verwachten, dat de ideale, praktisch bruikbare gasturbine, een 10 tot 15 pct. lager specifiek brandstofverbruik kan hebben dan de totaal doorontwikkelde ideale zuigermotor zal kunnen verkrijgen. Zelfs wanneer men de gasturbine vergelijkt met een moderne compound-motor, waarbij men dus primair een zuigermotor heeft, met erachter geschakeld een afgasturbine, dan nóg kan de gasturbine het, wat thermisch rendement betreft, op den duur winnen van deze gecombineerde motor.

Op het ogenblik experimenteert me
de verschillende gasturbinefabrieken
met de onderdelen van deze toekom
gasturbines. En men verwacht daarbi
men een compressorrendement van 85
zal halen en een rendement van de wa
wisselaar van liefst 92 pct. Dit compre
rendement is reeds bij eerdere proefne
gen bereikt, terwijl men er zeker van
weg te kennen, waarop het hoge r
ment van de warmtewisselaar kan w
verwezenlijkt. Het praktische probleem
dan nog opgelost moet worden, is he
reiken van de genoemde rendement
een gasturbine-ontwerp, dat naar vor
produktieprijs geschikt is voor automob

Het is natuurlijk moeilijk een voorsp
te wagen over wat de toekomst aan n
en betere warmtevaste materialen zal
gen. Maar er zijn reeds materiale
schikbaar, die leischoepgastemperature
laten, welke 200° F of 111° C hoger
dan de tot nu toe praktisch gebruikte.
om mag men de rendementskromm
een „toekomst" gasturbine zodanig ga
terpreteren, dat deze inderdaad reed
reikt kan worden met de nu reeds be
bare technieken en gebruikelijke krin
temperaturen. Daarna gaat de gast
natuurlijk ten opzichte van de zuiger
sterk winnen, vooral door mogelijk n
gere kringlooptemperaturen. En dan
gasturbine de zuigermotor en de com
van vrije-zuiger-uitlaatgasturbine ver
zich, doordat deze al praktisch de
mogelijke kringlooptemperatuur ge
die ooit voor hen ter beschikking zull
men. Ja, men heeft uitgerekend, da
elke 100° F (56° C) verhoging in t
bare schoeptemperatuur men mag aan
dat het specifieke vermogen van de
bine met ongeveer 10 pct. stijgt en he
mische rendement met ongeveer 5

C. W. STANTS, M

Onze Duitse correspondent Hermann Glaser vertelt uit de

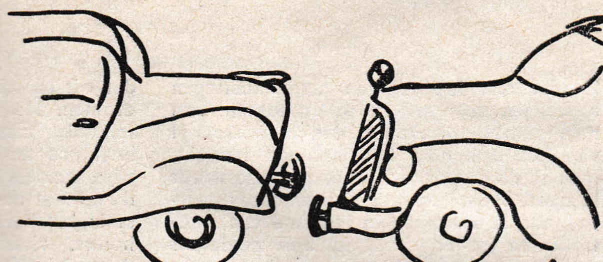
klachtenboeken van Nordrhein-Westfalen

Hoe men ook zijn best doet, wat men ook verzint, de geleerden zijn het er wel over eens dat er, voor wat het bestrijden der verkeersonveiligheid betreft, die zoals overal ook als een gesel over Duitsland waart, geen steen der wijzen gevonden kan worden. Geen middel bestaat er waardoor het verschrikkelijke aantal ongelukken — in Duitsland gebeurden er in de loop van het vorig jaar alleen al ruim 630.000! — dermate verminderd kan worden dat slechts die ongevallen overblijven, die nu eenmaal, hoe zonderling dit ook klinken moge, gebeuren móéten.

De toestand van de wegen is er dikwijls de schuld van. De weggebruikers, die dagelijks op pad zijn, weten daarvan mee te praten. Hun valt het in de eerste plaats op als iets niet in orde is. Men moet dus de bestuurders van auto's, vrachtauto's, motors, scooters en brommers zover zien te krijgen dat zij hun medewerking willen verlenen. Maar hoe? Deze vraag stelde een verkeersdeskundige van de politie van Nordrhein-Westfalen in het kleine, mooie plaatsje Arnsberg in het Sauerland. Geen weggebruiker zal het in zijn hoofd halen naar de politie te gaan om daar zijn ervaringen te vertellen. Maar — en dat was de oplossing — de overheid zou de omgekeerde weg kunnen bewandelen.

In de „Rasthäuser" werden klachtenboeken neergelegd, waarin iedere auto-bestuurder vermelden kon wat onderweg zijn verontwaardiging had opgewekt. Voor „aan zijn verontwaardiging uiting geven" gebruikt men in het Duits ook het woord „meckern". En zo werd deze actie die der „Meckerbücher" genoemd.

De eerste proef verliep zo gunstig, dat de minister van binnenlandse zaken van Nordrhein-Westfalen reeds drie maanden later de actie voor het gehele land van Eifel tot het Teutoburger Woud uitbreidde. 652 „Meckerbücher" verhuisden naar de tankstations, verkeersinstellingen, „Rasthäuser" en andere plaatsen waar de chauffeurs zich dikwijls voor enkele kwartieren verpozen. Iedere bladzijde van het klachtenboek is in drieën verdeeld: 1. Waar wordt aanmerking op gemaakt. 2. Voorstel om hierin verbetering te brengen. 3. Maatregelen van de overheid die hiertegen genomen zijn.



Voorbeeld uit een der klachtenboeken die voor ieder ter invulling gereed liggen op tal van veel door het wegverkeer bezochte plaatsen in Nordrhein-Westfalen: „Waarom monteert men bumpers als ze toch niet allemaal op dezelfde hoogte zitten?"

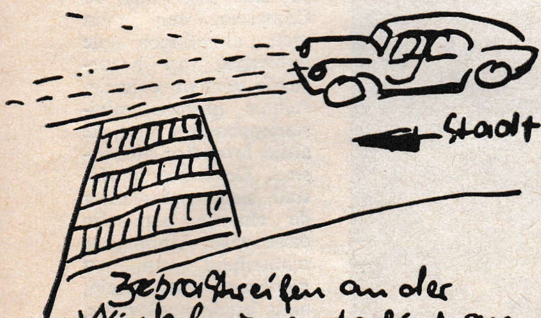
De weggebruiker, die anoniem blijft, vult de eerste twee rubrieken in, de overheid de laatste.

De tijd verstreek. En nu liggen de eerste resultaten op tafel. Ze overtreffen de verwachtingen. Mannen en vrouwen uit alle rangen en standen, arbeiders, artsen, vertegenwoordigers, fabrikanten, leraren, rechters, met auto's uit allerlei prijsklassen, hebben flink van leer getrokken. Hetzij met een lakonieke korte zin als: "de heg moet weg" als onderschrift bij een schets van een rijbaan waar de heg bij een bocht het gezicht belemmert, of wel met uitvoerige beschrijvingen en tekeningen. Er werd niet alleen geklaagd over zebra-strepen, die onder bepaalde omstandigheden niet duidelijk zichtbaar zijn (zwart-witte ruiten zijn duidelijker), maar over alles wat op de wegen hindert. Bovendien krijgt de wetgever, b.v. ten aanzien van de rijbewijzen, evenals de industrie o.a. over de ondoelmatigheid van de bumpers, een veeg uit de pan.

Zo kwamen in Nordrhein-Westfalen in ongeveer negen maanden 7000 voorstellen tot verbetering binnen, waarvan 1273 na een grondig onderzoek aangenomen en verwezenlijkt werden. Met wat voor een tegemoetkoming de overheid de voorstellen behandelde, bleek uit één geval bijzonder duidelijk: „De prachtige verlichting van Düsseldorf wordt 's avonds te laat ontstoken en 's morgens te vroeg uitgeschakeld. In de afgelopen wintermaanden was het op het spitsuur in de straten te donker", schreef één van de weggebruikers. Wat gebeurde er? Gemeentewerken nam terstond maatregelen om in deze behoefte te voorzien. Stelt u zich voor: op voorstel van een onbekende vrachtrijder reageerde het gemeentebestuur van één der grootste West-Duitse steden onmiddellijk! Een ander voorbeeld: „Kuilen in de weg in de .... straat van München-Gladbach in orde maken". En het resultaat? „Toestand aan openbare werken doorgegeven, wegdek gerepareerd." Of: „Ergerlijke toestanden bij de uitrit van de autobaan Noord. Waarom hier geen verkeerslicht?" Antwoord van de overheid: „Knipperlicht intussen geplaatst." Niet ieder voorstel kon zonder meer verwezenlijkt worden, zoals b.v. het volgende: „Zou de politie niet het ministerie van onderwijs opdracht kunnen geven enkele Latijnse of wiskunde-lesuren op te offeren aan het verkeersonderwijs? Rekenen en schrijven - het zijn zeer belangrijke zaken, maar nog belangrijker is het leven der kinderen." Dit schreef een lerares, voordat Nedersaksen, Nordrhein-Westfalen, Württemberg-Baden en Rheinland-Pfalz het verkeersonderwijs op de scholen invoerden.

Intussen heeft Hessen de waarde van de klachtenboeken erkend en deze naar het voorbeeld van Nordrhein-Westfalen eveneens in gebruik genomen.

Uit het „Klachtenboek van Jantje": Waarom de zebrastrepen, die men bij duisternis vaak heel lastig onderscheiden kan, niet vervangen b.v. door wit-zwarte blokken als op een schaakbord?"



Zonnige ontdekkingen v schoonheid, rus romantiek, port en fado's.

Toeristenland van de toekomst:

PORTUGAL

Zonder aan het gezegde „uitzonderingen bevestigen de regel" te willen tornen, kan men er wel op rekenen, dat, in welke tijd van het jaar men Portugal ook bezoekt, men er door een vriendelijk zonnetje wordt begroet. Misschien is het alleen reeds daarom, dat de aankomst in het land van Lusitanië zo onvergetelijk is. Een miniatuur veerboot vaart over een van de Spaans-Portugese grensriviertjes naar een dorp, dat wit en stil aan de andere oever ligt te dromen. Maak u niet boos als u, per trein reizende, bemerkt dat er een halve dag later pas een aansluiting is, maar volg de wijze raadgevingen van de stipte douane en dwaal wat door het dorpje. Wellicht liggen er in het haventje enkele helder gekleurde, houten vissersbootjes, is er een intiem dorpspleintje met een eerbiedwaardig kerkje of vindt u ergens in een nauw klinkerstraatje een ouderwetse herberg, waar inheemse voedsel en de jonge landwijn verrassende kwaliteit zijn.

Wie zou ook een aankomst in de hoo stad, Lissabon, kunnen vergeten als men een stralende morgen de brede Taagm opvaart, voorbij blinkende zandbanken een trots kasteel, dat de kustlijn aange Het oog wordt betoverd door de aank van de „Costa do Sol" - de zonnekust, w de stranden als lic vlekken tussen de sen liggen. Een pra tige toren, Torre Belém, is met zijn tistieke lijnen en sieringen uit Portug glorietijd een waard aankondiging van nabijheid der hoo stad. Als in een spro jesfilm onthullen z de zeven heuvel waarop de stad is bouwd.

Nauwelijks heeft n nog oog voor de z verbredende rivier, w de donkere zeilen ..tige schepen z scherp aftekenen.

Langs rijen zeesc pen en een overbevo visserhaventje va men langs het centr der stad, het Praca Comercio, een pl met afmetingen ontvangst van bez kende vorsten waard Achter grootse mi steriegebouwen ligt altijd levendige binn stad. De trotse hoo stad biedt onder m de charme van z oude wijk, Alfama, schoonheid van moderne stadsbee haar brede boulevar betegelde huizen en i posante parken. Z uw auto eens aan kant en laat u met e verbluffend goedko taxi rondtoeren. eens op de „varina de visvrouwen, die n hun grote platte ma den op het hoofd



In Portugals oude Koni De gekanteelde muren burcht schijnen met de de berg vergroeid te zi

„Les lavandières de Portugal". Op de achtergrond de oude universiteitsstad Coimbra, waar de witte gebouwen van de hogeschool boven alles uitsteken.



hele stad aflopen om hun verse waar aan de man te brengen.

Schoonheid

Men kan de schoonheid van Portugal zoeken in de vele rijk voorziene musea van de hoofdstad of de met elkaar wedijverende kunstcollecties in de universiteitstad Coimbra of in het nijvere Oporto. Maar tien tegen een, dat u een dergelijke eenzijdige reis zult onderbreken, gevangen door de charme van het glooiende weelderige land. Koele, overschaduwde riviertjes reppen zich naar de eindeloze Oceaan. Slapende vissers liggen naast hun bootjes op het brede strand. Een oude windmolen troont vreemd boven op een heuveltop. Een eenzame boerderij dreigt overgroeid te worden door druivenwingerds. Een laag en door de zon verbleekt dorpje ligt verdroomd aan de rand van een dennenbos. Enkele bruinverbrande vrouwen drijven een ezeltje tussen de rijstvelden over een smal paadje. De ruïnes van een oude Moorse burcht tekenen zich ergens hoog op een bergtop af. Met een schakering van rood, groen en violet zinkt de zon in de altijd boeiende Oceaan, aan de horizon lichten de silhouetten van enkele nietige bootjes plotseling scherp op. De hemel kleurt zich in haar dieptste tinten, de schemering valt snel.

Rust

Aan de avondhemel komen de eerste sterren: het rumoer in steden en dorpen is al verstild, heel de atmosfeer ademt rust. Het is een zuidelijk privilege het uur van diner naar believen te kunnen verschuiven, desnoods naar middernacht. Een ieder geniet van de stille avond en maakt de zo geliefde wandeling.

Arm en rijk, jong en oud paraderen over de hoofdstraat of boulevard, vrolijk koutend. Mooie meisjes trekken met succes de aandacht; zij, die het al eens zijn, zoeken stille plekjes om van de rijzende maan te genieten. De oudere generatie bevolkt de terrasjes, nippend aan een cognacje of hun uitverkoren „vinho". Dit is voor vreemdelingen het aangewezen moment om plannen te smeden. Welhaast al te graag zullen hoffelijke Portugezen u over de bezienswaardigheden van hun land willen inlichten. Natuurlijk is het ondoenlijk aan al hun suggesties gehoor te geven, maar een waardevolle indruk van wat er zoal in Portugal te zien is krijgt u zeker.

Romantiek

Later beleeft de onbevangen bezoeker zijn „ontdekkingstochten" in het onbekende Portugal des te meer. Soms is het, alsof het land niet alleen onbewogen door de laatste wereldbrandingen is heengezeild, maar als of de tijd er is blijven stilstaan. Langs een beekje vindt men dorpsvrouwen de hele dag aan de was, pratend en zingend. Met de wasmand op het hoofd en de handen in de zij keren zij pas tegen de avond huiswaarts. In Nazaré zult u vissers vinden, die in hun grof geruite hemden en broeken op het strand voorbereidingen treffen om hun typische bootjes over de branding te brengen, op dezelfde manier als hun verre voorvaderen dat waarschijnlijk duizend jaar geleden al deden.

Als zij hun netten even buiten de wilde branding uitzetten, hurken geheel in het somber zwart gestoken vrouwen in het zand, biddend voor een goede vangst en een behouden terugkomst. Het volk is zeer godsdienstig, waarvan de internationaal vermaarde bedeplaats Fatima wel sprekendste bewijs is. Elke dertiende dag van de zes zomermaanden in Portugal stromen van heinde en ver pelgrims toe om de verschijning van de Heilige Maagd voor drie herderskinderen te herdenken. Het is een ontroerende processie, temeer daar velen over onwaarschijnlijke afstanden komen lopen en bijna alle bedevaartgangers de nacht in gebed doorbrengen. Slaapaccomodatie is er maar voor enkelen in het gehucht.

Batalha en Tomar zijn ook zo maar willekeurige plaatsjes waar men door godsdienstige wonderen wordt verbluft, resp. in de vorm van een onbeschrijfelijk mooie kathedraal en een stijlvol eeuwenoud klooster. In Sintra vindt men de vergane glorie van deze oude koningsstad, tot museum getransformeerde paleizen en verborgen in onmetelijke parken enkele ontoegankelijk hoog gelegen kastelen.

Temidden van de welhaast tropische flora van de Costa do Sol dwaalt men langs het intieme haventje van Cascais, blikt op tegen een groot geblindeerd huis waar een verbannen vorst zijn dagen in ballingschap slijt. In het mondaine en luxueuse Estoril ontmoeten de groten der wereld elkaar in het deftige casino of op zonovergoten terrassen van sprookjeshotels.

Fado

Portugal, zo, wezenlijk verschillend met het aangrenzende Spanje, heeft, naar zuidelijke trant, zijn eigen volkswijsjes. Niet zo uitbundig als de Andalusische „flamenco" is de melodieuze „fado" meer een ingetogen gevoelsuiting, pakkend en boeiend. Het is pas van de laatste tijd, dat de zangeres van dit zo bij uitstek Portugese lied welverdiende internationale faam heeft verworven. Wie kent Amalia Rodrigues niet? Om in het land zelf volledig van deze volkswijsjes te genieten kan men beter niet de veelgemaakte fout maken door in een dure nachtclub naar fado's te willen gaan luisteren. Zoek de verspreiders en vertolkers bij uitnemendheid, de studenten, eens op in hun oude universiteitswijk te Coimbra. De deftig in het zwart gestoken jongelieden voelen zich met hun dichterlijke gemoederen beter thuis bij een vergrijsde gitaarspeler dan op een sportveld. Der traditie getrouw zetten zij zich op zwoele avonden op de traptreden van de eerbiedwaardige kathedraal en tot diep in de nacht klinken de oude en altijd nieuwe liedjes van liefde en verlangen door de donkere, aflopende straatjes van de sluimerende stadswijk. Menig sentimenteel meisjeshart klopt sneller achter een verduisterd venster. Meent hij het of..... is het slechts in trance een fado, waarin het Portugese karakter ligt opgesloten?

Paul Diemel.

VIA AIR MAIL

Nieuwsbrief uit de States



DE EDSEL ● DOORSCHIJNENDE OVERTREKKEN ● DE KLEINE EUROPEAAN VOOR DE AMERIKAANSE MARKT ● WEGEN AANBESTEED VOOR EEN BEDRAG VAN 700 MILJOEN DOLLAR ● BRUGGEN EN TUNNELS VOOR HUDSON-TRAVERSE AAN DE LOPENDE BAND



Wie langs de grote assembling bedrijven van de Mercury divisie van de Ford Motor Co., in Amerika rijdt, die kan de nieuwe Edsel wagens reeds bij honderden op de uitgestrekte opslagterreinen voor nieuwe wagens zien staan, wachtende op het ogenblik dat zij naar de eveneens spiksplinternieuwe Edsel dealers zullen worden vervoerd. Zij vormen het tastbare bewijs dat de introductiedatum van Ford's vijfde merk niet ver meer af is.

Officieel heeft de nieuwe Edsel divisie verklaard dat de nieuwe wagen omstreeks half september zijn opwachting in de dealer showrooms zal maken maar het zou uw Amerikaanse correspondent niets verwonderen wanneer die datum zou worden vervroegd. Hoe eerder men immers start met de verkopen des te eerder zal er geld bij de Edsel divisie binnenkomen die tot dusverre alleen nog maar geld — en veel geld — gekost heeft.

De wagen lijkt veel op de schets die geruime tijd geleden reeds in De Auto werd opgenomen en bij dit artikel wordt herplaatst. De grille van de Edsel heeft het typische verticaal gelijnde middenstuk dat herinneringen opwekt aan Lancia en dat met een niet overdreven gebruik van chroom prettig aandoet. De vier koplampen van de Edsel wijzen er op dat deze dubbele verlichting op de Amerikaanse merken algemeen toepassing gaat vinden.

De zijflanken van de Edsel vallen op door de in contrasterende kleuren gespoten hyperbool vormige versieringen op de achterspatborden. De achtersteven van de Edsel is echter het opvallendste gedeelte van de wagen. Vinnen ontbreken, maar de achterspatborden zijn aan de bovenzijde ruim 50 cm breed en lopen aan de achterzijde uit in even brede, **horizontaal** geplaatste achterlichten. Deze lichten zijn zelfs zo breed dat de binnenste helft met het kofferdeksel omhoog gaat.

De wagen heeft voorts een panoramische voorruit die echter een meer conventionele vorm heeft dan de schets die destijds werd gemaakt, deed vermoeden. De nieuwe Edsel heeft trouwens een meer conventioneel uiterlijk dan men van een geheel nieuwe Amerikaanse wagen zou verwachten en vertoont een zekere familiegelijkenis met de Mercury modellen.

Ford brengt zijn vijfde merk uit op een moment dat de wagens in de middenprijsklasse wat de verkopen betreft, een veer hebben moeten laten aan de laagstgeprijsde merken. Het staat dan ook wel vast dat de Amerikaanse automobielmarkt niet bepaald staat te schreeuwen om een nieuw merk in de middenprijsklasse. Ford heeft echter de zaak goed aangepakt en heeft zich door het engageren van een kwalitatief hoogstaand dealercorps verzekerd van een goed functionerend verkoops- en service-apparaat.

Het succes van de Edsel zal in Amerikaanse automobielkringen echter niet worden afgewogen naar het aantal wagens dat het nieuwe merk zal weten te verkopen. Want Ford kan haar nieuwe merk alleen geslaagd noemen wanneer de gecombineerde verkopen van de merken van het Ford concern door de introductie van de Edsel omhoog gaan. Gebeurt dit niet of in niet voldoende mate dan is er slechts één conclusie mogelijk, n.l. dat de markt die de Edsel zich veroverde ten koste ging van de andere merken van het Ford-concern. En dat is natuurlijk niet de bedoeling.

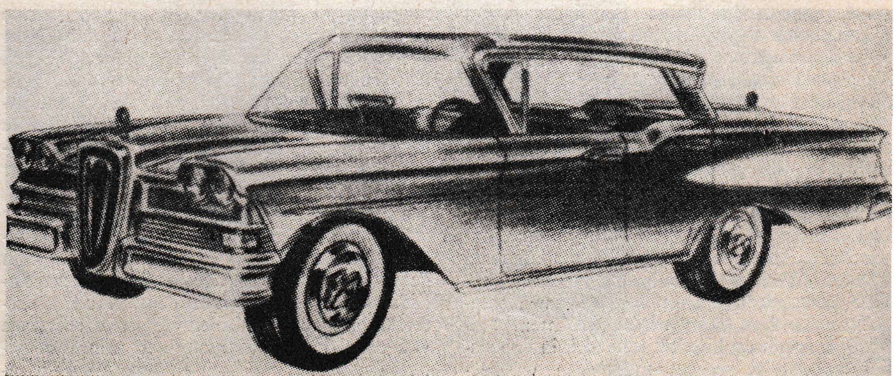
„Onzichtbare" overtrekken

Wie in Amerika zakenman is, moet zic[h] snel aan de wisselende omstandigheden kunnen aanpassen. Dat ondervonden de fa[-] brikanten van overtrekken voor automobiel zittingen die zich in de jaren dat pluche — en dan liefst nog in één kleur — de stan[-] daard bekledingsstof was voor de automo[-] bielen. Met het beschikbaar komen van mo[-] derne synthetische stoffen, openden zic[h] voor de industrie van overtrekken een gou[den] tijdperk want iedereen wilde graag zijn oude wagen een beetje opknappen met d[e] meer praktische en vaak vrolijk gekleurd[e] overtrekken die men voor niet teveel gel[d] kon kopen.

De laatste jaren zijn de automobielfabrie[-] ken echter op grote schaal overgegaan to[t] het gebruik van moderne bekledingsstoffen meestal in prettige, harmoniërende kleu[r]rencombinaties. Deze afwerking van he[t] interieur van de Amerikaanse wagens heef[t] het gebruik van overtrekken om de wagen wat op te fleuren of om de zittingen een praktischer bekleding te geven, overbodi[g] gemaakt.

Sommige wageninterieurs zijn echter z[o] mooi, dat men ze graag tegen vuilworden

Schets van de Edsel, Ford's vijfde merk. Deze nieuwe wagen zal tegen half september, of misschien al eerder, in Amerika worden gepresenteerd.



zou willen beschermen, ook al, omdat de Amerikanen op grote schaal besmettelijke, lichte kleuren voor het wageninterieur gebruiken. Het gevolg is dat de fabrikanten van overtrekken voor automobielen op grote schaal hebben overgeschakeld op de fabricage van overtrekken die uit een zware soort doorzichtige plastic zijn vervaardigd.

Deze doorzichtige overtrekken beschermen de originele bekleding maar laten de eigenaar van de wagen door hun doorzichtigheid toch ten volle genieten van de mooie kleurencombinaties die de automobielfabrikant voor de wagen heeft uitgezocht.

De nieuwe Opel Rekord ook voor de V.S.

Buick dealers die in september de Opel Rekord gaan verkopen, zullen het Amerikaanse publiek de geheel andere versie voorzetten welke deze week in Frankfurt (Russelsheim) geïntroduceerd is. Opel heeft dit nieuwe model evenals de Vauxhall Victor afgestemd op de eisen die het kieskeurige Amerikaanse publiek stelt.

De toenemende interesse van de Amerikanen in de kleine Europese wagens heeft ook het gerucht doen ontstaan dat Mercedes Benz hard werkt aan een kleine wagen voor de Amerikaanse markt, die door de Studebaker-Packard dealers zou worden verkocht. Chrysler heeft intussen ontkend dat het een overeenkomst heeft afgesloten met Renault om de Dauphine in Amerika via de dealers van de Chrysler organisatie op de markt te brengen. Chrysler, zo men weet, is de enige Amerikaanse automobielgrootmacht, die niet over fabrieken in het buitenland beschikt waar kleine wagens worden gebouwd.

Om u jaloers te maken

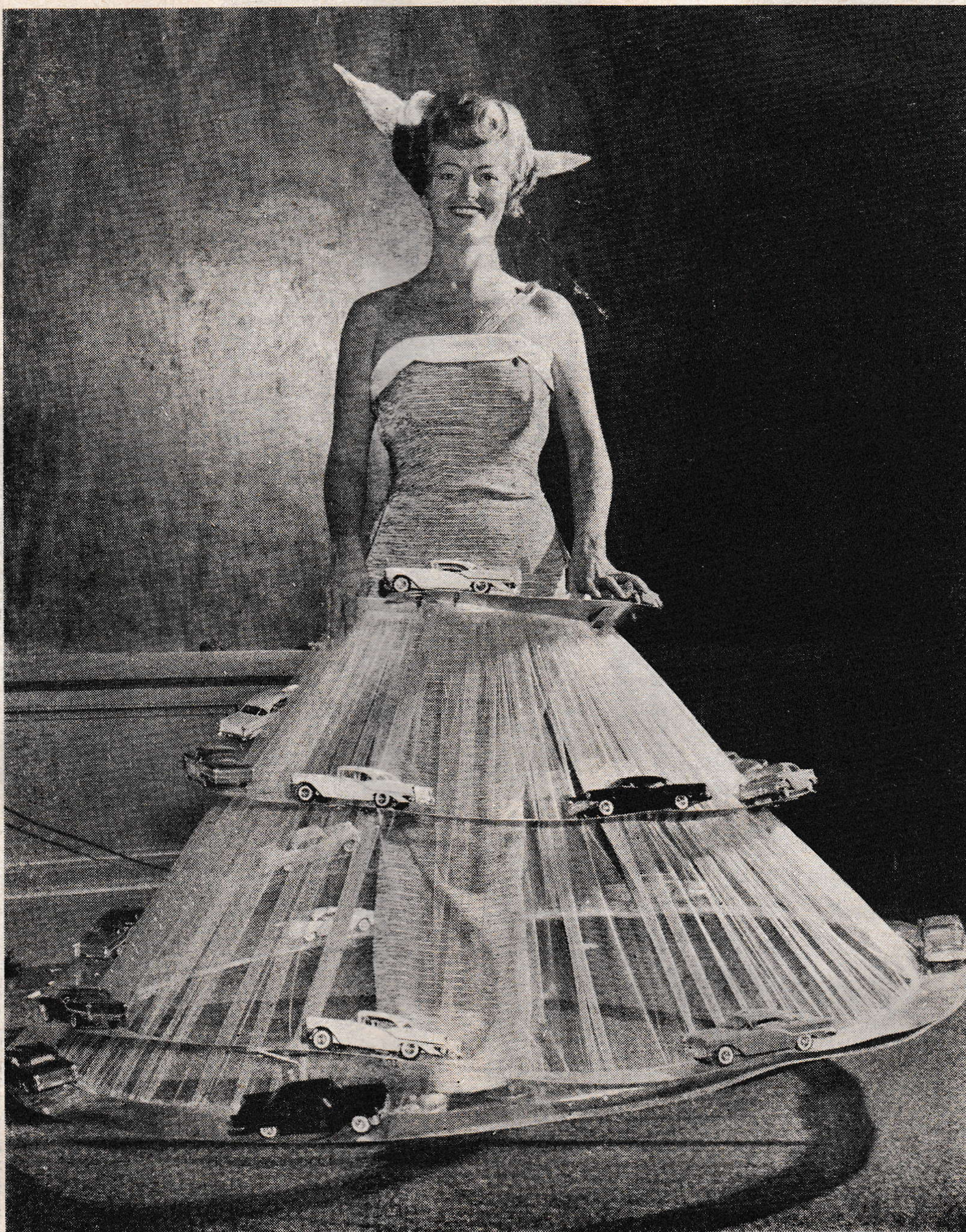
Amerika's wegenbouwprogramma dat in deze zitting van het Amerikaanse parlement werd aangenomen, is reeds aardig op gang. Tot 1 juni van dit jaar was er reeds 2200 kilometer aanbesteed voor een bedrag van 699 miljoen dollar. Een groot gedeelte van deze kilometers is reeds in uitvoering. Men verwacht dat het programma volgend jaar op volle toeren zal draaien.

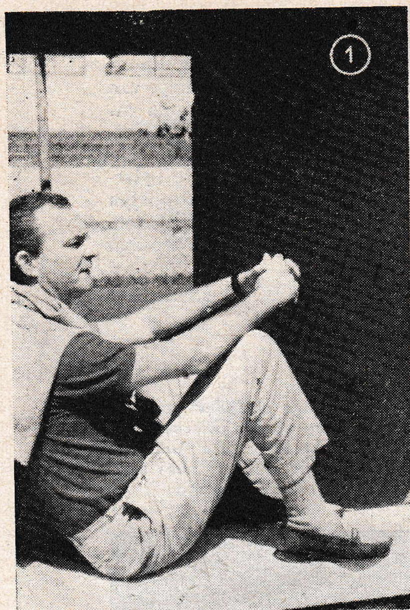
Lincoln tunnel in New York kreeg er een derde buis bij

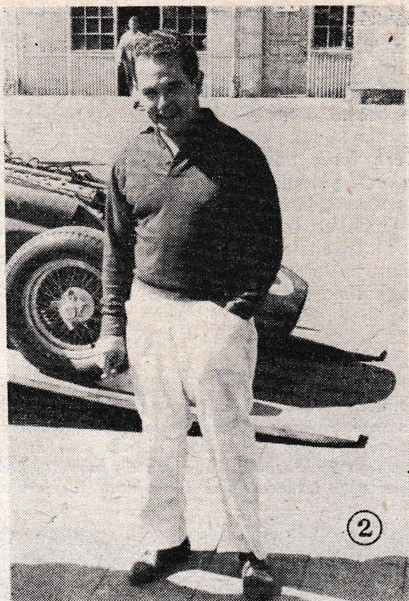
Het enorme verkeer tussen New Yersey en Manhattan heeft het noodzakelijk gemaakt aan de Lincoln tunnel een derde buis toe te voegen. Deze derde buis zal binnenkort in gebruik worden genomen. Door een van de drie buizen naar gelang van de hoeveelheid keer open te stellen voor het oost-west verkeer kan de capaciteit van de tunnel praktisch worden verdubbeld. Er bestaan twee andere verbindingen voor het automobielverkeer over de Hudson n.l. de oudere Holland tunnel en de George Washington brug. Deze laatste brug is een hangbrug en er bestaan plannen om deze verbinding van een tweede wegdek te voorzien om de capaciteit van deze oeververbinding te verdubbelen. Voorts bestaan er plannen om een brug te bouwen over de zogenaamde „Narrows" tussen Staten Island en Brooklyn waardoor een deel van het verkeer tussen New Yersey en Long Island kan worden omgeleid.

FANWOOD N.J. W. A. KERKUM

Iets voor dames. Op de jaarlijkse vergadering van de Amerikaanse kappers, waaraan een „Parade of States" was verbonden, droeg Miss Jackson voor Michigan, de staat waar de meeste Amerikaanse automobielen worden gemaakt, deze nauwsluitende jurk van blauwe nylonstof, dat wordt gebruikt voor de bekleding van de Oldsmobiles. De jurk was „afgewerkt" met een rok waarop 25 schaalmodellen van de nieuwste Oldsmobiles waren genaaid. Voor de meer technisch aangelegde heren onder onze lezerskring zij vermeld dat de jurk met de automobielen ruim 9 kg woog.









★ ★ ★ ★

Nürb

COURE



1. De snel geëmotioneerde „vagebond" Harry Schell, zat voor 't eerst eens langer dan 1/500 seconde stil.

2. Beau-garçon, Jean Behra, Frans kampioen.

3. Stuart Lewis Evans (106 pond) in gesprek met zijn boss Tony Vandervell (212 pond).

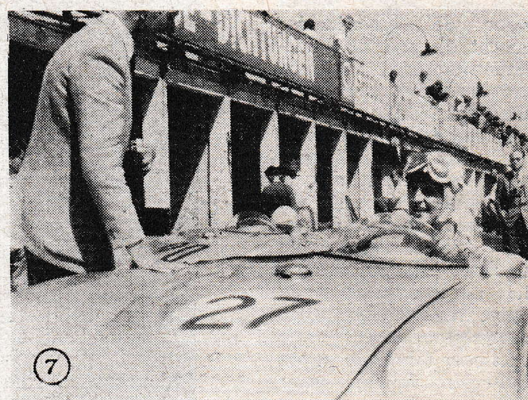
4. Stirling Moss krabt zich bedenkelijk op 't jeugdig hoofd: „de Vanwalls zijn minder geschikt voor de Nürburgring".

5. Peter Collins, in jeugdige overmoed soms nog te onbesuisd.

6. Mike Hawthorn peinst.

7. Godin de Beaufort, die met een Porsche, als officieel fabrieksrijder, beslag legde op de derde plaats in het klassement van de F II-race.

8. Luigi Musso: „Die Nürburgring ligt me niet".









★ ★ ★ ★



★ ★ ★ ★



9. De meer en meer op
grond tredende Ameri
coureur Masten Greg
bescheiden, innemend

10. Juan Manuel Fangio
zelve.

11. Tony Vandervell
handje mee, maar ple
hij er niet in.

12. Mevrouw Fangio:
dat 't al vast maar
was".

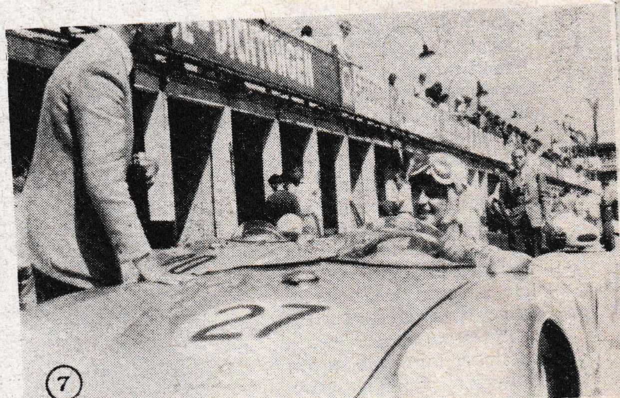
13. Tony Brooks, vol
steld van zijn Le Man
Brooks wordt alger
schouwd als een d
belovende Engelse co

14. Duitslands hope: H
mann.

15. Einde van de se
pitstop van Fangio
ronde. Even nog de
zetten en de jacht
thorn en Collins word

Nürburgflitsen

COUREURSPARADE



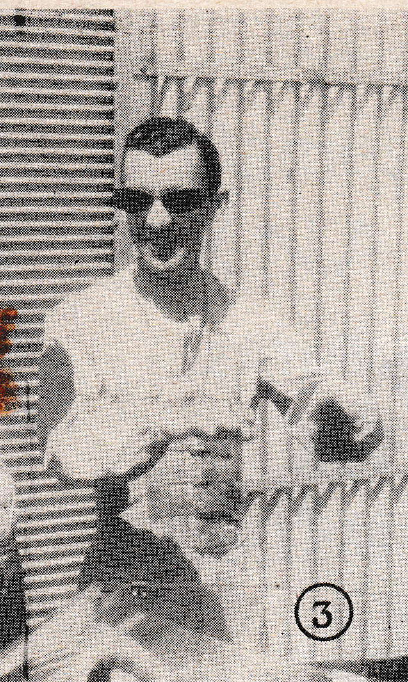




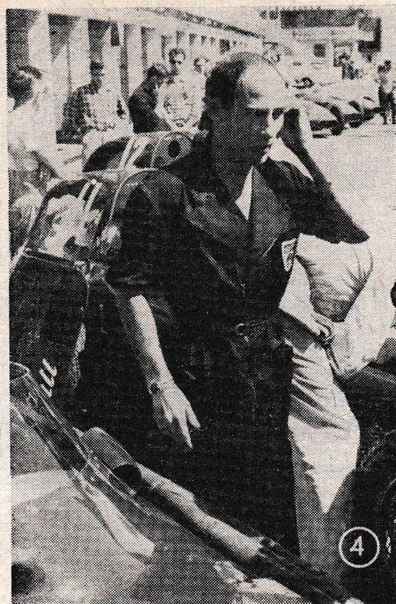








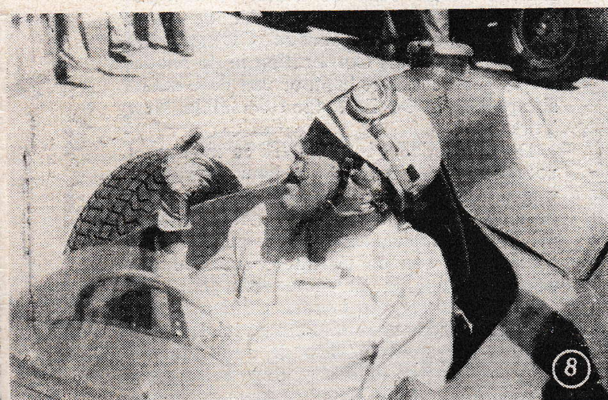
★ ★ ★ ★





gflitsen

SPARADE



9. De meer en meer op de voorgrond tredende Amerikaan, de coureur Masten Gregory. Een bescheiden, innemende figuur.

10. Juan Manuel Fangio, de rust zelve.

11. Tony Vandervell duwt een handje mee, maar plezier heeft hij er niet in.

12. Mevrouw Fangio: „Ik wou dat 't al vast maar afgelopen was".

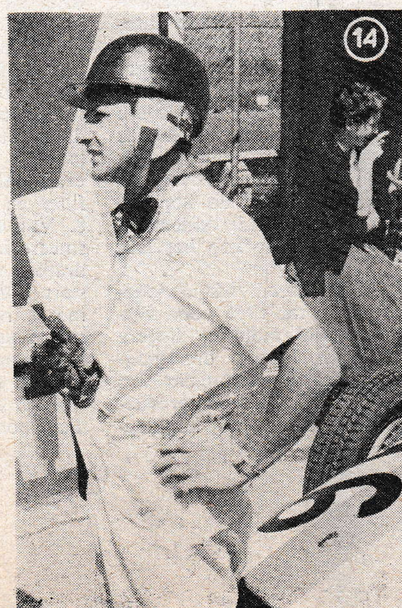
13. Tony Brooks, volledig hersteld van zijn Le Mans-ongeval. Brooks wordt algemeen beschouwd als een der meest belovende Engelse coureurs.

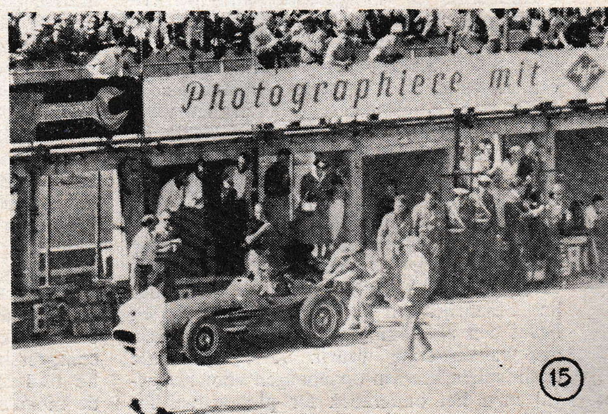
14. Duitslands hope: Hans Herrmann.

15. Einde van de sensationele pitstop van Fangio in de 12e ronde. Even nog de bril rechtzetten en de jacht op Hawthorn en Collins wordt geopend.











Nu nog?

Hoewel het er op 't ogenblik zeer beslist niet het weer naar is willen wij in deze rubriek toch het antivries — en de daarmee soms verband houdende sludgevorming — nog eens aanroeren. De sludge-kous, in het voorjaar op de pennen gezet met één recht één averecht, was tot op heden n.l. nog niet geheel gereed. De boord moest nog worden afgebreid, een werkje dat onze Amerikaanse correspondent met élan ter hand heeft genomen. Mocht u de logische redenering zijn toegedaan dat het in deze maanden geen zin heeft over antivries te schrijven, dan zijn we dit volledig met u eens. Maar wij wilden met afhandeling van het onderwerp niet wachten tot het volgend jaar. Bewaart u intussen dit artikel voor de tijd dat u het — mogelijk voor uw wagen — nodig zult hebben.

Sludgevorming door anti-vries

In De Auto van 20 juni j.l. pagina 549, maakten wij melding van de mogelijkheid dat kleine hoeveelheden anti-vries op glycerine basis die in de motorolie terecht komen, een overmatige sludgevorming kunnen veroorzaken. Wij maakten er toen ook melding van dat de Society of Automotive Engineers enkele jaren geleden een verhandeling publiceerde waarin een methode wordt beschreven voor het onderzoek van motorolie op de aanwezigheid van glycerine.

Aangezien er belangstelling voor dit onderwerp in Nederland blijkt te bestaan, laten wij hier de titel en auteurs van het betreffende SAE paper volgen. De naam van de studie is: „A test for antifreeze contamination in crankcase oil" en het werd gepresenteerd door George J. Liddell en Ruth Marshall, beide van de Sun Oil Company op de jaarlijkse vergadering van de SAE die van 14 tot 18 januari 1952 werd gehouden. Het nummer van het paper is 722 en kan worden besteld bij de Society of Automotive Engineers, 485 Lexington Avenue, New York 17, N.Y. De verhandeling beschrijft een volledige testmethode en bevat een afbeelding van een houten kistje met vakverdeling waarin de verschillende chemicaliën kunnen opgeborgen voor het geval men het onderzoek ter plaatse wil instellen.

Het lijkt ons dat kennis van het betreffende rapport van de SAE vooral ook voor automobielexperts van belang is. Gevallen van een overmatige sludgevorming komen regelmatig voor en het is uiteraard van het grootste belang de juiste oorzaak van een dergelijke motorvervuiling vast te stellen. Temeer, omdat men in Europa mogelijk staat aan de vooravond van een tijdperk, waarin koppakkinglekken een belangrijker plaats in de rij motorstoringen innemen.

De Europese industrie heeft immers de laatste jaren in navolging van de Amerikanen de compressieverhouding van de automobielmotoren sterk verhoogd. In verreweg de meeste gevallen werd deze verhoging van de compressieverhouding toegepast op motoren die oorspronkelijk voor lagere verdichtingen waren ontworpen en het is mogelijk dat men op deze wijze bij een verdere verhoging van de compressieverhoudingen een punt bereikt waar de koppakking door gebrek aan voldoende ondersteuning van motorblok en motorkop het laat afweten.

Een dergelijke situatie deed zich in Amerika in de periode 1950 tot 1955 voor toen een aantal oudere typen motoren hogere compressieverhoudingen kregen om gelijke tred te houden met de vermogens van de nieuwe en voor veel hogere compressieverhoudingen geconstrueerde V8 kopklepmotoren. Het gevolg was dat een aantal motoren prompt koppakkingstoringen ontwikkelden. De publikatie van het hierboven vermelde SAE-rapport in 1952 is dan ook geen coïncident. Uiterst kleine hoeveelheden anti-vries in de motorolie kunnen een motor volkomen vervuilen en een dergelijk klein koelwaterlek manifesteert zich vaak niet op andere wijze in de motor.

De sludge die zich op deze wijze vormt heeft bovendien een zeer hardnekkig karakter en kan zeer moeilijk van de motoronderdelen worden verwijderd. Wassen met heet water en zeep is wel het meest effectieve middel. In Amerika probeerde men meestal echter eerst de motor te reinigen met een oplosmiddel dat onder de naam „Butyl Cellosolve" door de Carbide and Carbon Chemicals Corporation in de handel wordt gebracht. Het kantoor van deze maatschappij is in 30 East 42nd Street in New York N.Y.

Dit oplosmiddel is zeer sterk en men moet voorkomen dat het op het lakwerk van de wagen terecht komt. Wanneer de motor door de sludge vast zit dan moet het oplosmiddel in de bougiegaten worden gegoten. Na 15 minuten kan de startmotor meestal wel weer beweging in de motor brengen.

Voor motoren die kunnen worden gestart moet het oplos- en reinigingsmiddel als volgt worden toegepast: 1. Tap de oude olie af; 2. Vervang het oliefilter door een nieuw element; 3. Vul de krukkast met een mengsel van twee delen Cellosolve met één deel SAE 10 motorolie; 4. Laat de motor snel stationair draaien voor 30 minuten tot een uur. Wanneer het een kopklepmotor is, controleer de toevoer van smeerolie naar het kleppenbedieningsmechanisme; 5. Tap de olie af, nadat de motor is gestopt. Geef voldoende tijd om alle oude olie uit de motor te laten druipen; 6. Spoel de motor met een dunne spoelolie; 7. Vervang het oliefilter en installeer een nieuw filterelement; 8. Vul de motor met de voorgeschreven smeerolie. 9. Laat de motor snel stationair draaien voor 30 minuten. Stop de motor en start opnieuw. Wanneer de startmotor de motor moeilijk ronddraait dan is er nog steeds anti-vries in de motor. De schoonmaakbeurt moet dan worden herhaald. Het spreekt vanzelf dat het koelwaterlek moet worden opgespoord en verholpen.

Fanwood N.J. W. A. KERKUM.

Laatste nieuws uit de U.S.A.



Toen het op de pagina's 722 en 723 van dit nummer gepubliceerde nieuws uit Amerika reeds op de redactie, zetterij en drukkerij verwerkt was, ontvingen wij als allerlaatste nieuws van onze correspondent in de States nog de hierbij opgenomen belangrijke aanvullingen, die — zij het met de hakken over de sloot — nog net met deze „Auto" mee konden.

Toch een kleinere Amerikaanse wagen?

IN een onzer recente Amerikaanse brieven maakten wij reeds melding van het feit, dat American Motors plannen had om wellicht in de herfst van 1958 een kleinere wagen te introduceren. Het blijkt thans dat deze plannen door de toenemende verkopen van Europese wagens in de V.S. en door de moedgevende verkoopsresultaten van de Rambler, eerder tot uitvoering zullen komen. **Want George Romney, president van American Motors heeft dezer dagen verklaard dat nog dit jaar naast de Rambler een kleinere wagen zal worden uitgebracht.**

Kortere Rambler

Volgens de gegevens die ons ter beschikking staan betreft het hier een herleving van de kortere Rambler die Nash tot 1955 maakte en welke wagen een wielbasis had van 2,54 m. De tegenwoordige Rambler heeft een iets langere wielbasis n.l. 2,74 m. De kortere Rambler is wat de lengte van de wielbasis betreft, goed te vergelijken met de Europese wagens uit de middenprijsklasse en kan ook als een directe concurrent worden beschouwd van de Opel Rekord en Vauxhall Victor die General Motors binnenkort in de V.S. zal gaan importeren. Volgens Romney wordt de kortere Rambler ongeveer 90 cm korter dan de gemiddelde Amerikaanse wagen en ongeveer 10 cm nauwer. Dat zou de nieuwe wagen een lengte geven van ongeveer 4,50 meter dus ongeveer de lengte van een Ford Zephyr of een Versailles. De kleine Rambler heeft ook een zelfdragende carrosserie zoals de Europese concurrenten hebben.

We zijn benieuwd hoe deze Amerikaanse inschrijving in de race van de kleinere wagens op de Amerikaanse automobielmarkt het er tegenover zijn Europese collega's zal afbrengen. **American Motors heeft reeds aangekondigd dat de nieuwe wagen de laagst geprijsde Amerikaanse wagen zal worden, d.w.z. de kleinere Rambler zal goedkoper zijn dan, of gelijk in prijs worden met de meeste populaire Europese wagens.** Men kan er bovendien van verzekerd zijn dat Detroit's grootmachten met meer dan gewone belangstelling de avonturen met de kleinere Rambler zullen volgen.

Canadese firma wil Standard Motor Co. kopen

Er bestaat een goede kans dat opnieuw een der Engelse automobielconcerns in buitenlandse handen zal overgaan. De Canadese firma Massey-Harris-Ferguson heeft n.l. aangeboden om de Standard Motor Co. te kopen. Lord Tedder van Standard schijnt de aandeelhouders van Standard te hebben aangeraden op het aanbod van Massey-Harris in te gaan om zodoende meer kapitaal beschikbaar te krijgen voor uitbreiding en ontwikkeling van nieuwe wagens. Een deel der aandeelhouders is echter van mening dat de prijs die Massey-Harris biedt te laag is. Massey-Harris bezit reeds 20 pct. van de aandelen van Standard.

Zoals men weet hebben twee andere Engelse automobielfabrieken sterke buitenlandse banden n.l. de Ford-fabrieken en de Vauxhall-fabrieken welke laatste door General Motors wordt gecontroleerd. Gaat de verkoop van Standard door, dan blijven alleen de British Motor Co en de Rootes Group over als zuiver Engelse ondernemingen onder de grote Engelse automobielfabrieken.

Vakantiebrief uit Parijs

van Dr. Walter Bing

De Fransen zijn met vakantie gegaan, hoofdzakelijk met de auto, maar ook met de trein. De prijs van 90 Francs voor 1 liter gewone benzine heeft de Fransen niet doen afschrikken om er op uit te trekken. Daarmede wil echter niet gezegd worden dat alle Fransen de zwaardere lasten kunnen dragen. Handel en verkeer hebben onder deze verhoging te lijden. Holland kan zich troosten, dat in Frankrijk de prijzen evenzeer gestegen zijn. Daarbij komt nog dat Frankrijk in Noord-Afrika een oorlog moet voeren, waarvan het einde nog niet in zicht is.

De Franse auto-industrie

De auto-industrie heeft haar levenskracht in het eerste half jaar van 1957 intussen bewezen. Met een gezamenlijke produktie van 473.120 voertuigen, waaronder 372.960 personenwagens, tegen 432.317 (345.530 personenwagens) in het eerste halfjaar van 1956, ligt de totale produktie in 1957 tot nu toe 10 pct. hoger, terwijl het toch voor de auto-industrie geen gemakkelijke tijd is geweest.

De verhoging in de produktie van personenwagens van slechts ongeveer 7½ pct. is voor een deel te wijten aan de Suez-crisis die de vervaardiging in serie van grotere en sterkere wagens op gevoelige wijze beïnvloedde, gedeeltelijk echter ook door de omschakelingsmoeilijkheden, zoals deze bij Citroën door zijn nieuwe modellen voorkwamen.

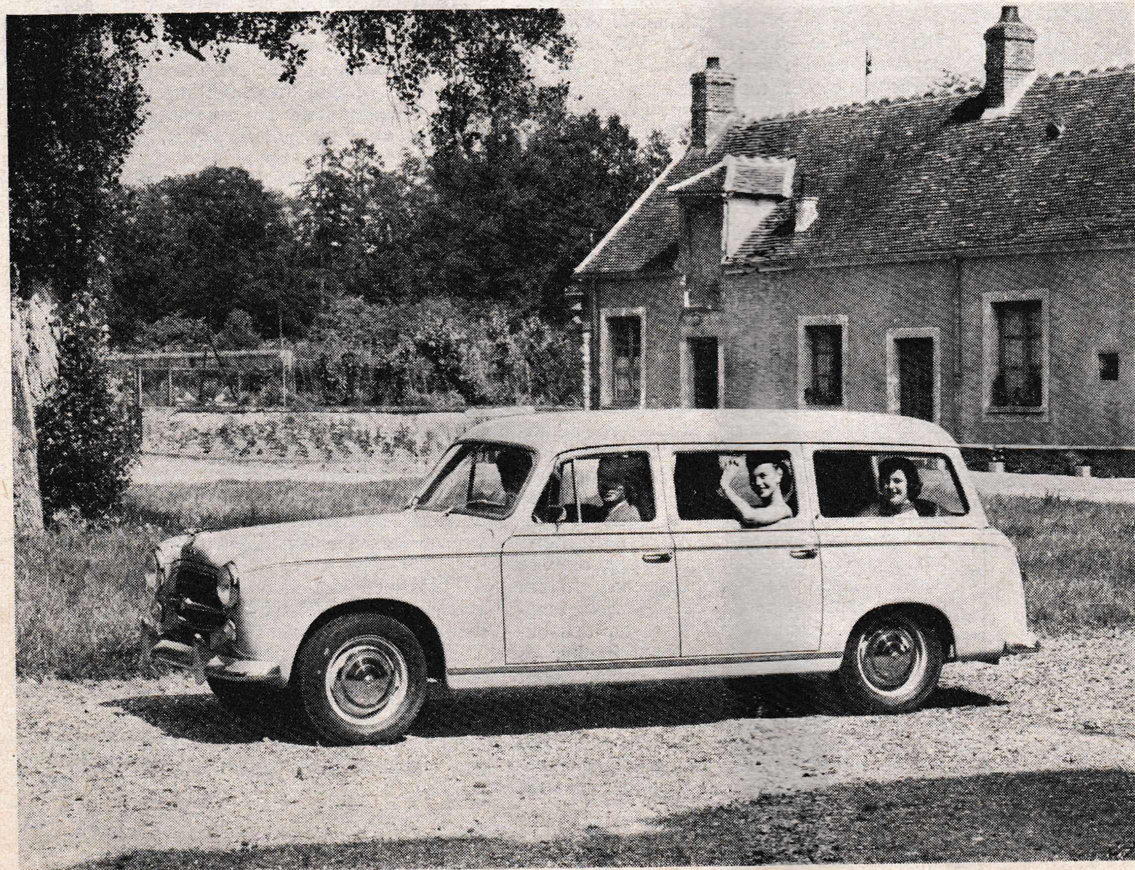
Het is echter ook een bewijs van de expansiekracht van de grootste en in de laatste tijd vooruitstrevendste fabriek van de particuliere industrie, dat Citroën kort geleden besloten heeft een nieuwe assemblagefabriek in Spanje (Vigo) op te richten. Voorlopig zal zij daar evenwel slechts de 2 PS „Voiturette" met geëxporteerde onderdelen en motoren, in serie bouwen. Toen zich de intussen afgetreden regering van Mollet Ramadier in het afgelopen voorjaar tot de autofabrikanten wendde met het verzoek hun krachten in de toekomst op de export loven dat de uitvoer van de Franse seriewagen in zo'n korte tijd een dergelijke omvang zou aannemen. De statistiek van de eerste zes maanden toont aan dat 126.700 personen- en vrachtauto's tegen 92.870 in dezelfde periode van verleden jaar werden uitgevoerd.

In deze produktiestijging van totaal 33.930 stuks nemen de personenauto's het grootste aandeel van rond 30.000 stuks in en hiervan waren alleen al 25.940 auto's voor het buitenland bestemd. Met andere woorden hebben de inspanningen van de „Big five" (de Panhardfabrieken inbegrepen) het exportcijfer op 44 pct. gebracht. Zelfs wanneer men met de omstandigheid rekening houdt, dat de Franse prijzen in het buitenland aan de concurrentie aangepast moeten worden, hebben de Franse fabrieken aanzienlijk aan de zo dringend benodigde verbetering van de deviezenreserve van de schatkist bijgedragen. Hoewel het te betreuren is, maar ook te begrijpen, is de invoer van buitenlandse personenwagens in de eerste zes maanden van dit jaar vergeleken met het eerste half jaar van 1956, met 35 pct. teruggelopen. Het gevolg is dat de leveringstijden van deze import-wagens van 8 maanden tot 3 jaar zijn opgelopen.

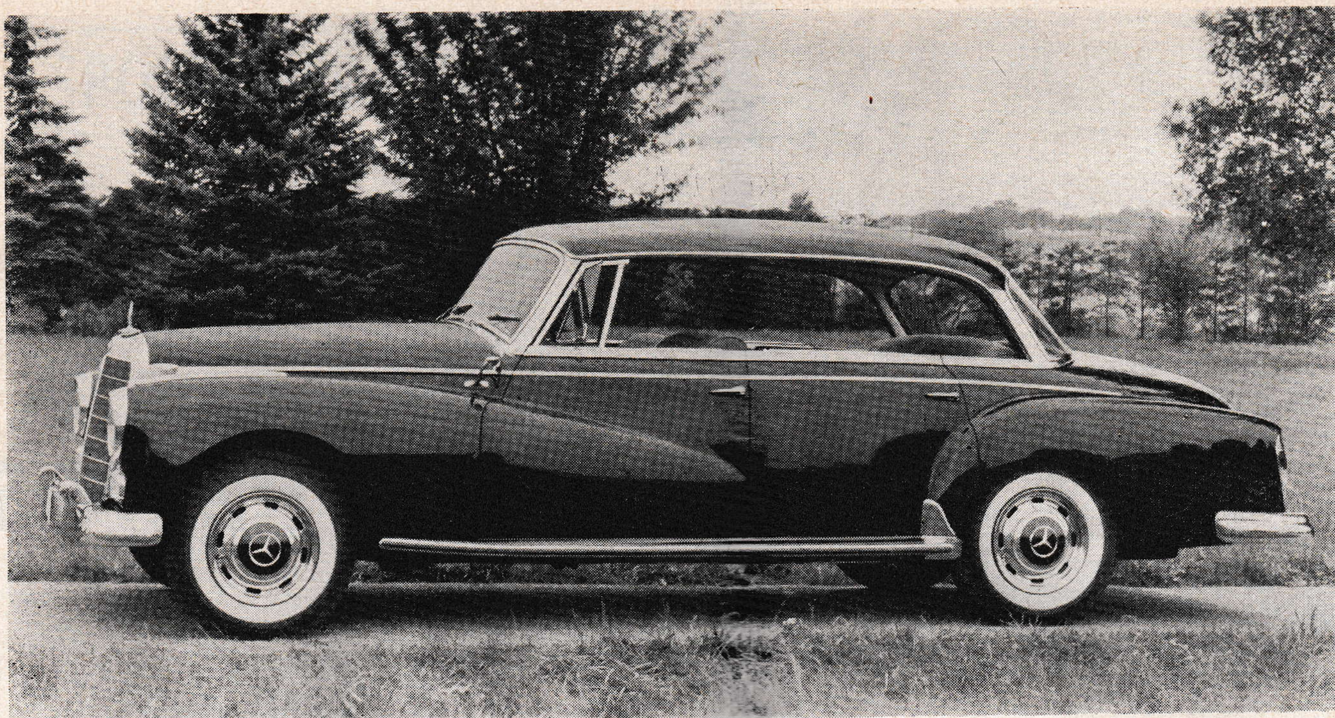
Modellen 1958

Nu al verschijnen de eerste voorboden van de Parijse autotentoonstelling. Peugeot zal zijn model 403 in een nieuw kleed steken, maar een wezenlijke verandering aan mechanisme en motor van deze wagen staat niet op het programma. Het is mij gelukt reeds een foto van het eerste nieuwe model van de uiterlijk niet veranderde Peugeot 403 Limousine Commerciale 1958 te bemachtigen. Over ander nieuws zal men in de loop van september nader op de hoogte worden gebracht. Geheel nieuwe modellen zijn echter niet te verwachten, behalve dan dat de Renault de „nieuwe versie" van de Volkswagen met een „veranderde" Dauphine zal beantwoorden. In Poissy bij de vroegere Fordfabrieken, die nu in handen zijn van Simca, wordt hard gewerkt aan de nieuwe gecombineerde lopende band voor de fabricage van de Aronde en Vedette modellen. Dat er, naar analogie van de Fiat 500, een kleine wagen zou worden geproduceerd, daarvan is tot dusverre nog geen sprake.

Qui vivra, verra....

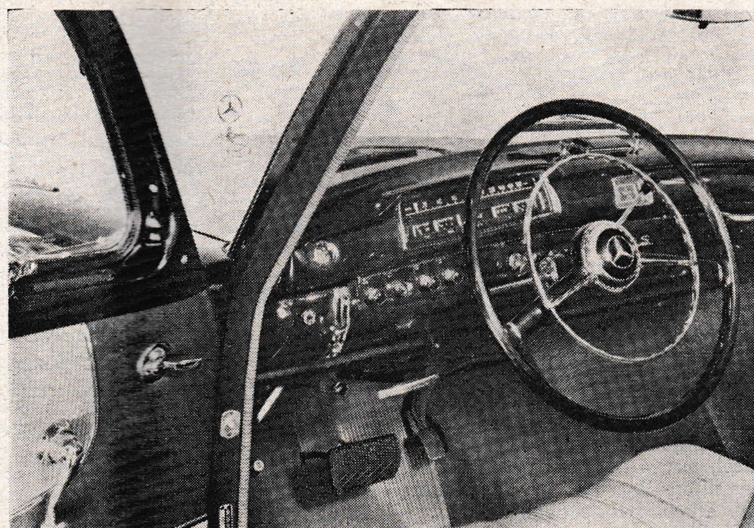


De Peugeot 403 combinatiewagen voor 1958, die in vergelijking met zijn voorganger enkele wijzigingen van ondergeschikt belang schijnt te hebben ondergaan. Het is ons no niet mogen gelukken na te gaan welke. Een brief naar onze correspondent is onderweg. Intussen.... een aardig vakantieplaatj

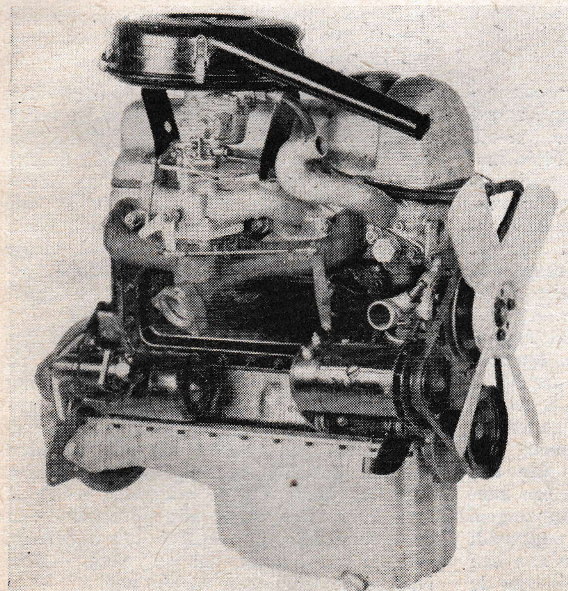


De Mercedes 300 in zijn nòg fraaiere uitvoering en thans voorzien van 160 paardekrachten.

Mercedes
maakt zich op voor Frankfurt

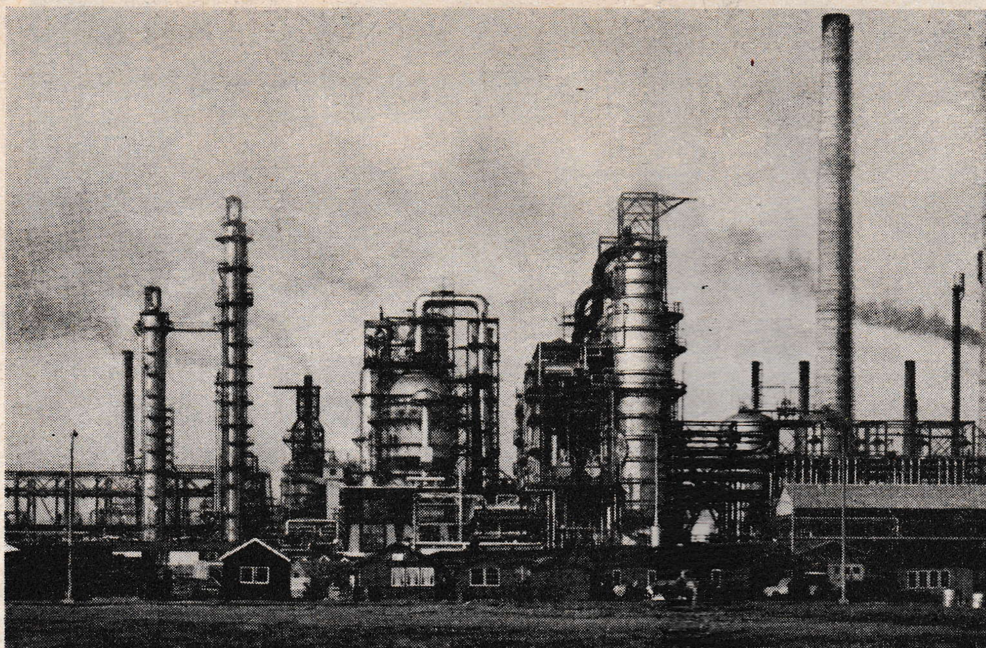


De 220 S zonder koppelingspedaal. Dat is niet meer nodig, dank zij de Hydrak-automaat.



De 65 pk-motor met bovenliggende nokkenas, die de Mercedes 180 meer pit geeft.

Mercedes komt op de aanstaande autotentoonstelling in Frankfurt met een aantal verbeterde modellen. Te Frankfurt zal men de 180 vinden met eenzelfde kopklepmotor als de 190, alleen met lagere compressie-verhoudingen en een lager vermogen, namelijk 65 pk. Dat is echter altijd nog 13 pk meer dan de huidige zijklepmotor van de 180 bezit. De zes-cilinder modellen 219 en 220 S kan men te Frankfurt desgewenst met de automatische koppeling „Hydrak" kopen. De 300 is langer en breder geworden en heeft grotere ruiten gekregen, benevens een nieuwe inspuitinstallatie, waardoor het vermogen van 125 op 160 pk is gebracht. Het interieur van de verschillende modellen is verder verfraaid. En dit alles onder het motto „Beter, maar niet duurder". Op deze pagina kunnen wij reeds enkele foto's ter illustratie van de Mercedes-noviteiten afdrukken.



K.N.A.C.-LEDEN NAAR PERNI

De nieuwe katalytische kraakinstallatie van de Shell. Eén van de vernuftige fabrieken, die K.N.A.C.-leden op Pernis kunnen gaan bezichtigen.



Achter het beeld van Zadkine en het hoog oprijzende monument de Boeg begint het Rotterdamse havengebied, als een internationale enclave in het zeer Hollandse polderland. Schepen uit alle hoeken van de wereld varen hier Europa binnen om hun goederen voor het vasteland over te geven aan de kranen, die mastbossen vormen langs de kaden. Een geweldig bedrijf, waar de vaderlandse nijverheid zich vergroot projecteert. Van Rotterdam zeewaarts gaande, vindt men aan alle kanten verhoudingen, die tot on-Hollandse proporties zijn uitgegroeid. Na de Waalhaven komen de raffinaderijen in 't beeld. Het schijnt, of intelligente reuzen hier de meccanodroom van hun jeugd verwezenlijkt hebben. Terzijde liggen hun dambord̲en, voor een spelletje dammen met olietanks als schijven. Enorme batterijen zilverkleurige staketsels, schoorstenen en tanks rijen zich aaneen als bizar speelgoed, dat een duizendvoudige vergroting heeft ondergaan.

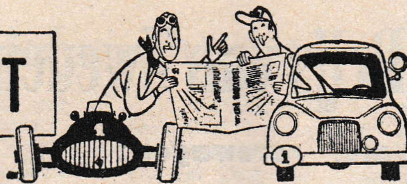
In deze vreemde en boeiende wereld vormen de Shell-installaties en fabrieken „Pernis" het indrukwekkendste territoir. Pernis is een Hollands bedrijf, maar van Amerikaanse allure. Met een verwerkingscapaciteit van 15 miljoen ton aardolie per jaar is de Shell-raffinaderij veruit de grootste van Europa. Op een gebied van 430 ha zijn 65 complete fabrieken en een kolossaal nieuw bedrijfskantoor bijeengebracht. In die fabrieken komt het overwegend aan op bediening van instrumenten, zodat men er „slechts" 4300 man personeel nodig heeft. Het bedrijfskantoor huisvest 700 man personeel, terwijl de aannemers, die op Pernis voor uitbreidingen zorgen, samen nog eens 3000 arbeiders aan de bemanning van de raffinaderij toevoegen.

Auto's vragen benzine, schepen olie en daarom grijpt de bedrijvigheid aan de zuidzijde van de Waterweg — zowel van de Shell als de andere oliemaatschappijen — enorm om zich heen. Het dorpje Hoogvliet, nu nog vrij landelijk met 9000 inwoners, krijgt er straks 60.000, omdat bij de iets noordelijker gelegen olie-industrieën huizen nodig zijn. Meer naar de Hoek, terzijde van een stuk ongerepte natuur, wordt een derde petroleumhaven aangelegd. En op de terreinen van de raffinaderijen zelf verrijzen nieuwe installaties in snel tempo. Shell bouwt er momenteel een glycerolfabriek bij (kosten 25 miljoen), de eerste buiten de Verenigde Staten. Caltex heeft de Nederlandse primeur van een platformer gehad, maar de Shell bouwt er ook een, die in 1958 1700 ton aardolie per dag zal gaan verwerken. Een alkylatie-fabriek voor vliegtuigbenzine zal ook in 1958 in gebruik komen. Het aantal opslagtanks op Pernis, op 1 januari van dit jaar 1050, met een gezamenlijke inhoud van 3.150.000 m³, wordt van maand tot maand uitgebreid. Grote tanks, van 36 meter middellijn en 14.60 meter hoogte, die tijdens de aanbouw de indruk wekken van wel zeer ruime circustenten, worden op het ogenblik aan de tankfarm toegevoegd. Op het terrein van de Shell bij Vlaardingen, aan de overkant van de raffinaderij, komen straks zelfs tanks met een diameter van 43.80 meter.

Men kan moeilijk volhouden, dat de buitenstaander kennis kan verwerven omtrent de betekenis van elke buis op Pernis. Maar het principe van wat er gebeurt is te begrijpen en het beeld van de raffinaderij is uitermate spectaculair. **Wij hebben dan ook dankbaar gebruik gemaakt van een aanbod van de Shell, die bereid is een aantal K.N.A.C.-leden op Pernis te ontvangen. Voorlopig zijn drie excursiedata vastgesteld: 3, 16 en 26 september.** Elke keer kan een groep van 40 personen de gast zijn van de Shell. De excursies zullen 's morgens om tien uur aanvangen. Na de ontvangst word dan in woord en filmbeeld uitleg gegeve van wat Pernis doet en betekent, daarn volgt een rondrit per bus over de terrei nen en om ongeveer één uur is er ee lunch. 's Middags zal per bus een kort tocht naar het Botlekgebied en het dorpj Hoogvliet worden gemaakt. Tenslotte ge bruikt men de thee in het B.P.M.-Spor park „De Vijfsluizen" te Vlaardingen.

Ieder K.N.A.C.-lid kan zich alleen òf m zijn echtgenote opgeven voor één van d excursies. Een briefkaartje met vermeldin „Shell-excursie" en met vermelding va naam en adres van de kandidaat-deeln mers(sters), kan daartoe gezonden worde aan het K.N.A.C.-Secretariaat, Sophialaa 4 in Den Haag. Op de briefkaart vermeld men liefst twee, maar nòg liever drie va de excursiedata, in volgorde van voorkeu Wie het eerst komt, zal het eerst male Nadere mededelingen volgen nog.

SPORTOVERZICHT



● **VAN DE DAMESRIT VAN DE K.N.A.C.** weet ik weer iets meer dan de vorige week. Toen was mij nog niet bekend waaruit de proef zou bestaan die de deelneemsters zullen moeten afleggen als de ene rivale net zo veel of, zo ge wilt, net zo weinig strafpunten heeft opgelopen als de andere. Tot nu toe was het zo, tenminste de laatste jaren, dat er voor dergelijke ex-aequo gevallen een verkeersexamen moest worden afgelegd. Zij die het beste met de regelen van de weg op de hoogte waren, die wonnen dan. Dat was alles goed en wel, maar er waren toch bezwaren. Ik herinner me nog heel goed, dat een der dames op de vraag of je je eigen auto voor je eigen garage-uitgang mocht parkeren, antwoordde: ,,'t Zal wel niet, want d'r mag hier nooit wat!"

Kort en goed, tot opluchting van velen: Geen verkeersexamen meer na afloop van de Damesrit. Maar wel zullen de ex aequo's een rijproef moeten afleggen, die hoewel deze met behendigheid te maken heeft, geenszins erop gebaseerd is om als een dolle met de auto doorwaadbare plaatsen van rivieren te traverseren of om over terreinen te jakkeren vol kuilen en boomstronken. Dit ter geruststelling van de echtgenoten die voor de dag van de Damesrit, de 28ste september, hun wagen afstaan. Met de hand op het hart kan ik u verzekeren dat de proef uw wagen geen enkel kwaad kan doen. Voor de rest verwijs ik naar het op bladzijde 727 van dit nummer opgenomen kader waarin alle nadere bijzonderheden zijn vermeld. Reglementen kunnen thans reeds worden aangevraagd. Zij zijn zo goed als gereed. Aanvraag-adres: Sophialaan 4, Den Haag, telefoon 184130.

● **BIJ DE STERRENDAG VAN DE R.A.C.-WEST,** zondag j.l. op het Zandvoortse circuit gehouden, hebben de sterren niet op hun allerbriljantst geschitterd. Er was nogal wat wind en regen, waardoor men niet tot unieke prestaties kon komen. Overigens is er door de 45 deelnemers met toewijding en enthousiasme gewerkt. Iedereen reed vijf ronden, waarvan de snelste telde. Hans Davids rondde met zijn Aston Martin het circuit het snelst van alle deelnemers, hetgeen ook te verwachten viel. Hij perste er een ronde in 1.55.6 uit; dat betekende een gemiddelde snelheid van 130.5 km/u. Davids is wel eens harder gegaan op Zandvoort, maar dat was dan op dagen, waarop De Bilt het weer beter in de hand hield. Voor het allerkleinste materiaal werd gezorgd door de heer Hardebelt, die met twee zoons en een Goggomobil verscheen. Hij versloeg zijn eigen erfgenamen door met de Goggo een ronde te maken van 2.59.6. Hij nam daartoe het circuit met een gemiddelde van 84 km/u.

● **DE BERG EN BOSRIT,** ja dat zal velen aan het hart gaan, de Berg- en Bosrit gaat dit jaar niet door. Deze, altijd feilloos georganiseerde en voortreffelijk opgebouwde rit van de Apeldoornse Automobiel Club, die op 9 september zou worden gehouden, heeft het ,,Njet" ontvangen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met het oog op een reeds eerder verstrekte vergunning aan de ,,Wielerronde van Gelderland", die toevalligerwijze over een groot gedeelte van dezelfde route bleek te zijn uitgezet. En op dezelfde dag natuurlijk. De Berg- en Bosrit, waarvan het traject geheel gereed is, zal nu verschoven worden naar het voorjaar van 1958.

● **DE VIER VLAANDEREN RIT** is een unieke gelegenheid om het aangename met het aangename te verenigen. Dat wordt dan aangenaam in het kwadraat. Het ene aangename is de rit zelf, het tweede dat zich hier een unieke gelegenheid voordoet om Zeeuws Vlaanderen, helaas te onbekend bij velen, nader te leren kennen en er een week-end van te maken in dit zo mooie, maar weinig bezochte deel van ons land. Op 7 september is de start en wel te IJzendijke. Men moet dan honderdzestig kilometer afleggen om aan de finish in Terneuzen te komen, hoewel die plaatsen veel dichter bij elkaar liggen. Maar dat is 't 'm nu juist. Men krijgt gelegenheid om onderweg van alles en nog wat te zien.

Er wordt in twee klassen gereden. Voor degenen die in de A-klasse uitkomen is een uurgemiddelde van 40 kilometer voorgeschreven, voor de B-ers een gemiddelde van 36 kilometer per uur. De rit is in vier stukken verdeeld, waarbij voor elk wat wils is. Het eerste deel van het traject moet gevonden worden door goed kaartleeswerk, het tweede door oriëntatievermogen, het derde vindt men niet als men geen kenner is van het Pijlensysteem en voor het laatste deel gaat men met behulp van een stripkaart op de finish af. Dat hopen we tenminste maar. Nadere mededelingen zullen nog volgen. Maar nu reeds kunt u een reglement aanvragen bij het secretariaat van de organiserende vereniging, de Z.E.V.A.C. oftewel de Zeeuwsch-Vlaamse Automobiel Club, gevestigd te Terneuzen op de Grenulaan 48, telefoon 2064.

● **VOOR DE BRABANTS BONT TOERTOCHT,** het nieuwe evenement van R.A.C.-Zuid dat deze Club in samenwerking met de Provinciale V.V.V. van Noord-Brabant op 21 en 22 september organiseert, vroeg ik al eens de aandacht in deze kolommen. En als ik dat dan nog eens doe, dan is dat, omdat de opzet daarvan zo aardig is, omdat de aantrekkelijkheden ervan zovele zijn, dat iedereen die maar even kan, dit evenement moet meemaken. Inlichtingen verder bij het Secretariaat ,,Brabants Bont Toertocht", Vestdijk 8 te Eindhoven, waar men ook reglementen en inschrijfformulieren kan verkrijgen. Pardon? U wilt het telefoonnummer weten? Wat stom van me. Hier is het: K 4500—4300 en 5004.

● **DE PORSCHE CLUB HOLLAND** is Koninklijk goedgekeurd. Proficiat! In het bijvoegsel van de Nederlandse Staatscourant waarin ik deze heuglijke mededeling ontdekte las ik, dat het doel der vereniging is het aankweken en onderhouden van onderlinge vriendschap tussen de Porscherijders in Nederland. De vereniging tracht dit doel te bereiken door het houden van bijeenkomsten, het gezamenlijk deelnemen aan betrouwbaarheidsritten, gemeenschappelijke excursies en andere wettige middelen. Nog niet aangesloten Porsche-enthousiasten, u weet nu dus waar u terecht kunt. Maar u moet wel, zo lees ik verder, een natuurlijk persoon zijn, met de vrije beschikking over een Porsche.

● **KOKS EN GORRIS** hebben het plan opgevat om wederom aan Luik-Rome-Luik mee te doen. Zij hebben daartoe de beschikking gekregen over een Porsche van de Ecurie Maarsbergen, welke stal de inschrijver is.

● **AAN DE ARDIA-RALLYE,** de zevende die meetelt voor het kampioenschap groot toerisme, namen 45 equipes deel. De wegen in Joegoslavië bleken niet van dien aard dat de wagens er beter op werden. Maar dat is vermoedelijk geen nieuws voor u. Er waren drie dag-etappen die allen in Opatiya — zegt u maar Abazzia — eindigden. Voorts werden de deelnemers onderworpen aan twee bergklims. Eentje had een lengte van 4.5 kilometer. De andere was wat langer. Daar moest men zien over 14 kilometer zo snel mogelijk omhoog te komen. Ook was er nog een rem- en acceleratieproef en tenslotte een race voor alle deelnemers. Winnaar werd het Duitse koppel Hopfen-Von Leusch met Saab 93, voor de Oostenrijkers Kaufmann-Rapold die een DKW als strijdros naar Joegoslavië hadden meegevoerd. Op de derde plaats eindigden

H. H. BLOM, VOORZITTER VAN R.A.C.-OOST OVERLEDEN

Henri Herman Blom, sedert april van dit jaar voorzitter van R.A.C.-Oost is vorige week donderdag plotseling ten gevolge van een hartaanval overleden. Gedurende een tweetal jaren was de ons zo onverwacht ontvallene, bestuurslid van de Oostelijke R.A.C., terwijl hij ook zitting had in het bestuur van de Stichting Pijlenrit en als secretaris van de Doetinchemse Automobiel Club op energieke wijze veel en vruchtdragend werk verrichtte ten behoeve van de autosport.

Dat deze 43-jarige all round sportman en zeer geziene figuur met zijn enorm enthousiasme voor alles waar hij zijn schouders onder zette, thans reeds ontslapen is zullen velen met ontsteltenis hebben vernomen en met ontroering vervuld. Zoals ook ons. De redactie van ,,De Auto" moge ook op deze plaats haar diep gevoelde condoleances overbrengen aan allen die hem lief waren.

MOSS maakt Grote Prijs van Zweden

Stuivertje wisselen met racewagens

De Grote Prijs van Zweden vormde het afgelopen weekend de inzet van een sportwagenrace over zes uren op het circuit van Kristianstad. De Zweden hebben weinig aanleiding gehad om hun adem in te houden bij deze wedstrijd, die meetelde voor het internationale merkenkampioenschap der sportwagens. Bij afwezigheid van Fangio was Stirling Moss zondag de grote man. Een zó groot man, dat van een boeiend duel tussen Maserati en Ferrari geen sprake meer kon zijn. Het werd een Maserati-demonstratie.

De 27-jarige Brit trok met zijn Maserati zó fel van leer, dat hij elke ronde verder wegliep van zijn tegenstanders. Alleen Jean Behra, ook op Maserati, handhaafde zich enigszins in zijn schaduw. In de 45ste ronde verbeterde Behra zelfs het ronderecord, door het circuit in 2.20.9 te doen, hetgeen neerkwam op een gemiddelde van ruim 167 km/u. De Maserati protesteerde tegen dit ijltempo door panne te krijgen. Behra kon na twee uur jakkeren naar de pits.

Moss draaide superieur door aan de kop. Na drie uur rijden moesten de toeschouwers een minuut wachten om na Stirling nog andere renners te zien te krijgen. Die anderen waren allereerst Peter Collins en Luigi Musso. Na negentig ronden lapte Moss ook deze twee heren. Het was intussen gaan regenen, maar men deed het nauwelijks kalmer aan.

Na 98 ronden stopte Stirling voor een enigszins vreemd spelletje, dat echter diende om Ferrari punten af te snoepen. Moss nam de Maserati van Harry Schell over, die acht ronden achter lag. De uitgevallen Behra kwam weer in de course door de wagen van Moss verder te rijden. Hij nam de fakkel met verve over en ging tenslotte met ruim een ronde voorsprong op alle tegenstrevers over de eindstreep.

Moss zette met de wagen van Schell nog een stevige jacht in, maar hij kon de andere merken daarmee niet veel de vliegen meer afvangen, doordat hij zes minuten verspeelde wegens pech. Peter Collins handhaafde zich permanent op ruim een ronde achter de leidende Maserati; in de laatste fase van de strijd gaf hij zijn Ferrari nog over aan Phil Hill, zonder dat dit overigens veranderingen in het wedstrijdbeeld bracht. Musso viel uit wegens pech.

Toen na zes uur rijden (145 ronden) Behra werd afgevlagd, kreeg hij een pakkende hulde. Maar toen even later Moss binnenkwam, Moss die en passant ook nog een derde plaats voor Maserati in de wacht sleepte, werd men pas werkelijk enthousiast. Moss had de race gemaakt, juist zoals op Aintree.

Voor het merkenkampioenschap zijn dit jaar zeven wedstrijden uitgekozen, waarvan er nog slechts één (de Tourist Trophy) gereden moet worden. Voor elk merk tellen de beste resultaten, die in vier van deze wedstrijden zijn behaald. Met de vier beste resultaten in de tot nu toe gereden races komt Maserati thans tot 28 punten en Ferrari tot 25. Daarna komt er een enorme tijd niets (Jaguar heeft als derde nog slechts 17 punten). In de Tourist Trophy-race zal het dus gaan tussen Maserati en Ferrari.

---

de Alfa Giulietta-rijders Marini en Tavola. Ja, Italianen, net wat u al dacht. De damesprijs ging naar Ruth Lautmann en Cristel Meinecke.

● **HAWTHORN ZEI OVER FANGIO** na de onvergetelijke race op de Nürburgring van verleden week: „Als Juan mijn auto gehad had, dan zou hij óók gewonnen hebben." Een opmerking die een ander licht werpt op de sportiviteit van Hawthorn dan sommigen daar wel eens over willen laten schijnen. Om de waarde van Hawthorns oprecht gemeende ontboezeming goed te kunnen bepalen breng ik hier in herinnering dat Hawthorn met zijn Ferrari lange tijd de leiding had op Fangio met Maserati. En weet u wat Musso zei? „Op een scooter zou hij ons nóg te vlug af geweest zijn!"

● **REGLEMENTEN WERDEN ONTVANGEN VAN** de Rallye Viking (20-23 september), de zesde Tour de France en Automobile (15 tot 21 september), de tweede ronde van Corsica (23 en 24 november) en van de vierde Rallye Méditerrannée — de Kaap. Inlichtingen bij het Secretariaat van de K.N.A.C., Sophialaan 4, Den Haag, telefoon 18 41 30.

NIEUWS VAN ALLE KANT

R.A.I. 1958

De R.A.I.-Tentoonstelling voor personenauto's, combinatiewagens, kampeerwagens, auto-onderdelen en toebehoren zal van 13 tot en met 23 februari gehouden worden.

EEN GIDS VOOR ANTWERPEN

De Vlaamse Toeristenbond heeft een handige gids voor Groot-Antwerpen uitgegeven die op 86 bladzijden al het wetenswaardige, dat voor een toerist van belang kan zijn, vermeldt.

Geen monument, geen bezienswaardigheid is vergeten. Ook hotels, restaurants, garages, parkeer- en kampeergelegenheden worden opgegeven.

Bestellingen bij de Vlaamse Toeristenbond, St. Jakobsmarkt 45 te Antwerpen onder overmaking van 15 fr. plus 2 fr. voor toezending.

WIELDOPPEN UIT EN THUIS

Verloren: Een wieldop van een Simca Aronde op zaterdag 3 augustus tussen 19.00 en 20.30 uur op de weg Den Haag—Utrecht. Inlichtingen worden gaarne ingewacht door de heer F. F. van Doorne, de Mildestraat 22, Den Haag. Telefoon 775011.

FRANC IN FRANKRIJK GOEDKOPER

Er is weer een en ander veranderd in Frankrijk. Bij import van goederen wordt nu een uniform percentage van 20 pct. belasting geheven, bij export wordt een subsidie van 20 pct. gegeven. De nieuwe en reeds ingegane Franse belastingmaatregelen hebben ook tot gevolg, dat buitenlandse toeristen, die in Frankrijk francs kopen, deze officieel 20 pct. goedkoper krijgen. Tot voor kort moest de Nederlandse toerist volgens de officiële koers voor 100 francs *f* 1,086 betalen. Voor zover onze informaties strekken is dit thans *f* 0,87. Bij aankoop van Franse francs in Nederland betaalde men enkele dagen geleden voor 100 francs *f* 0,89.

De benzinecheques, die vorige week bij aankoop in Frankrijk nog 555 francs per stuk kostten, worden nu verkocht voor 670 francs. Doordat de franc goedkoper is geworden, lijdt men echter geen verlies. De prijs per cheque in Nederland blijft *f* 6,15.

Tot zover onze voorlopige informaties. Zodra nadere mededelingen volgen, zullen deze in „De Auto" gepubliceerd worden.

POSTTARIEVEN SPANJE-NEDERLAND

In de opgave van de tarieven voor post van Spanje naar Nederland in het nummer van DE AUTO van 1 augustus j.l. is een fout gemaakt. Brieven tot 20 gr. moeten gefrankeerd worden met 3 Pts., terwijl voor beschreven briefkaarten een tarief van 2 Pts. en voor ansichtkaarten (geen mededelingen) een tarief van 70 centimos geldt.

RÉUNIE OUD-LEERLINGEN A.T.S. TE APELDOORN

Door de leerlingen-vereniging „Totis Viribus" van de Auto Technische Scholen te Apeldoorn, zal op zaterdag 28 september a.s., aanvangende 's middags 5 uur, een réunie van oud-leerlingen worden gehouden.

Oud-leerlingen, die de vereniging tot heden niet op een of andere manier heeft kunnen bereiken, worden dringend verzocht, zich zo spoedig mogelijk schriftelijk of telefonisch in verbinding te stellen met de heren D. Koller, Wendenlaan 3 te Apeldoorn, telefoon 7547, of J. Kleinbussink, Montanalaan 12 te Apeldoorn, telefoon 5113 (tijdens kantooruren 2886). Kengetal Apeldoorn 0 6760.

OPTOCHT MET AUTO'S VAN ALLE TIJDEN

Ter gelegenheid van het diamanten jubileum van de Engelse Automobiel Club zal deze club op 1 september a.s. een optocht onder de naam van: „The Age of the Motor Car" organiseren. Hieraan zal met 150 auto's van alle grote Britse merken met modellen van vroeger, heden en zelfs van de toekomst worden deelgenomen. De wagens worden eerst in het Battersea Park in Londen opgesteld, waar het publiek de gelegenheid krijgt ze van dichtbij te bekijken. Daarna vertrekken de auto's, met aan de kop de „oudjes", naar Woodcate Park, in de buurt van Epsom. Waarschijnlijk is het de eerste maal dat zoveel wagens van verschillende „leeftijd" bij elkaar te bewonderen zijn.

Nieuws van het kampeerfront

In de kampeer- en caravanwereld heerste deze zomer ongekende activiteit. Maar liefst drie Rallyes in twee weken tijds stonden onze kampeerders ter keuze. De rij werd geopend met de dit jaar voor het eerst gehouden F.I.A.-Rallye, die op het perfecte terrein van Diekirch alle technisch comfort bood. De Automobile Club de Luxembourg, aan wie door de FIA, de overkoepelende internationale organisatie van automobielclubs, de verzorging van deze bijeenkomst van gemotoriseerde kampeerders en caravanners was toevertrouwd, had zelfs voor enige dagen mooi weer gezorgd, zodat het aardige programma ter kennismaking met enkele attracties van Stad en Groothertogdom slechts ten dele door water werd verstoord. „Zware waterschade" had de bijna gelijktijdig van stapel lopende Pré-Rallye in Straatsburg geleden.

Het woord Rallye, dat in kampeerkringen nog immer zijn klassieke betekenis van samenkomst-zonder-meer tracht te handhaven, heeft desondanks te lijden van de ontstane verwarring, toen men ook allerlei wedstrijden en zelfs auto-puzzel-ritjes onder deze pompeuze naam wenste te laten promoveren. Ongelukkigerwijze laten ook kampeerrallye-organisatoren zich tegenwoordig verleiden, dit wedstrijdelement in hun werk binnen te laten sluipen. In Stuttgart, waar dit jaar de grote kampeerrallye van de FICC, de Fédération Internationale de Camping et Caravaning, plaats vond onder de auspiciën van de Deutscher Camping Club, had men zich er een eer in gesteld, met enorme aantallen bezoekers de waarde en belangrijkheid van dit evenement èn van de D.C.C. te bewijzen.

De jacht naar record-aantallen bezoekers bij de organisatoren leidt echter juist tot het tegendeel van het gestelde doel: Al naar gelang deze monster-kampen groter worden, daalt de sfeer en de aantrekkingskracht op de deelnemers-in-spe. Van dit gezonde inzicht gaven onze Nederlandse kampeerders en caravanners reeds blijk door een numeriek geringe opkomst tijdens de Rallye, terwijl toch juist de rest van het seizoen het prachtige kampeerterrein aan de Neckar van alle nationaliteiten juist bij de Hollanders het meest in trek is.

Enkele cijfers ter illustratie: Aantal bezoekers 6235, waarvan 2983 Fransen, 846 Duitsers en 346 Nederlanders. Deze bezoekers waren verschenen met 1421 tenten, 1246 caravans en 36 woonauto's. Nog enkele pikante cijfers tot slot: Er waren 8 babies onder het jaar, 26 dito's boven de 70 jaar, 8 juist getrouwde paartjes op de huwelijksreis en.... 576 honden. Het moet gezegd. Deze laatste waren tijdens de hele Rallye discretelijk door hun eigenaren onder controle gehouden, want men had er hoegenaamd geen last van. Op menig Nederlands kampeerterrein ontbreekt daar nog wel eens wat aan. Waaruit de lering getrokken moge worden, dat ook monsterrallies de deelnemers nog wel iets aan kampeerfatsoen kunnen meegeven.

BORGWARD gooide opnieuw de hoogste ogen



De Stichting Zomerfeesten Oosterbeek heeft zaterdag j.l. in Oosterbeek een concours d'élégance voor personenauto's gehouden, dat niet helemaal een zomerfeest is geweest: er viel nogal wat regen. Desondanks was er goede belangstelling voor de 37 wagens, die zich bij dit vierde Oosterbeekse concours d'élégance lieten zien. Behalve de wagens konden de ongeveer 1200 kijkers ook bevallige dames bewonderen. die voor charmante begeleiding van de koetswerken zorgden. De erepalm werd weggedragen door een Borgward Isabella sportcoupé 1957, van Rosier uit Rijswijk. Evenals bij het K.N.A.C.-concours van koetswerken in Scheveningen kreeg deze wagen niet alleen het hoogste aantal punten in de eigen klasse. maar ook de Prix d'Honneur. Mevrouw C. M. Grootes uit Den Haag, die de Borgward presenteerde, ziet men op de foto mèt haar sterke troef voor de jury verschijnen.
Verder werden in de verschillende klassen de eerste prijzen gewonnen resp. door Goggomobil, Renault Dauphine, een gesloten en een open Chevrolet Corvette en Mercedes 190S.L.

RIJDEN OP DUITSE AUTOBAHNEN

Onze Duitse correspondent Hermann Glaser heeft in een zijner voorgaande artikelen enkele aspecten belicht van het rijden op Duitse autowegen. Dit artikel heeft veel weerklank gevonden. Voor degenen die het, wegens vakantie of om andere redenen „misten" kan het geen kwaad een en ander nog eens in het kort uiteen te zetten.

De Autobahnen zijn aangelegd voor het snelverkeer, dat wil zeggen dat alles in het werd moet worden gesteld om het verkeer er zich zo snel mogelijk op te laten afwikkelen. Daarom is het stilhouden op deze Autobahnen verboden. Wie even wil pauzeren, zoeke daarvoor een parkeerplaats op.

Op genoemde wegen moet zoveel mogelijk rechts gereden worden. De linker weghelft is er slechts om het inhalen mogelijk te maken. Wie een voorligger voorbij wil rijden moet er zich eerst van overtuigen dat er achter hem geen wagen op komst is, die harder gaat dan hij zelf. Deze heeft voorrang in het passeren. Eerst als de linkerhelft van de weg, achter u vrij is, kunt ge een voorligger voorbijgaan. Men oriëntere zich steeds met behulp van de achteruitkijkspiegel.

Zodra men een voorligger gepasseerd is moet men de rechter helft van de weg weer opzoeken. Bij panne zette men zijn voertuig zo rechts mogelijk op de weg. In dat geval waarschuwe men het verkeer voor het obstakel dat door het stilstaande voertuig wordt gevormd. In het donker moet dit door lichten geschieden of men schuive de auto geheel van de weg af op de rechterberm. Het keren op een Autobahn is ten strengste verboden. Is men een afrit voorbij gereden, dan moet men tot de volgende doorrijden om zijn „draai te nemen". Onder geen beding mag men over de middenberm rijden teneinde de steven te wenden.

NIEUWE FORCLAZWEG

Tussen Chamonix en het Zwitserse stadje Martigny in het kanton Wallis is onlangs de nieuwe Forclazweg geopend. Vanaf deze weg heeft men een prachtig uitzicht over het gehele dal van de Rhône. Maar de automobilisten zullen ook van de weg zelf kunnen genieten, die werkelijk uitstekend is met goed uitgebouwde bochten en een normale stijging van maximaal 9 pct.

ADIEU

De laatste II-CV Citroën is dezer dagen van de band gekomen. De produktie is gestaakt. De beroemde wagen, waarvan het eerste exemplaar op 3 maart 1934 werd gepresenteerd en dat toen een grote sensatie in de automobielwereld veroorzaakte, heeft zijn roemruchte loop-, of zeg liever rijbaan afgesloten. Ruim 23 jaar heeft de „Traction Avant" zich weten te handhaven, een nooit vertoond record. Een record dat zich naar onze stellige overtuiging, ook nimmer zal herhalen, hoe geavanceerd de DS-19, de nazaat, thans ook wezen mag. De II-CV heeft plaats moeten maken voor de vervaardiging van de ID-19 een minder luxueuze en eenvoudiger versie van de Déesse.

Bonnen voor goedkope Franse benzine

ook bij de K.N.A.C. verkrijgbaar

Benzinecheques waarop de buitenlandse toerist in Frankrijk tegen sterk gereduceerde prijs brandstof kan verkrijgen kunnen thans ook door het Secretariaat van de K.N.A.C. en de bijkantoren te Amsterdam en Arnhem worden afgeleverd na aftekening op het carnet en tegen betaling à contant in Nederlandse valuta.

U kent dat verhaal wel:

als iedereen een nieuw lid aanbrengt.....

Er is praktisch geen vereniging in Nederland, die dit advies niet op gezette tijden aan haar leden geeft. Als al die leden daarnaar handelden, zou iedere Nederlander momenteel **lid zijn van een vereniging of zeventig.** Wij willen de K.N.A.C.-leden dan ook niet op het hart binden om stuk voor stuk met een nieuwe aanwinst aan te komen. Wel vragen wij: **Als de K.N.A.C.-service U voldoet en als een van Uw kennissen of vrienden er óók profijt van zou kunnen hebben, laat dan de gelegenheid niet voorbij gaan. Geef haar of zijn naam spoedig door aan Sophialaan 4 in Den Haag.**

Een nieuw lid betaalt voor de rest van het jaar de halve lidmaatschapsprijs, maar ontvangt de volledige K.N.A.C.-service.

Wie een nieuw lid aanbrengt, krijgt een fraai wijnglas met ingeëtst K.N.A.C.-embleem. Voor ieder volgend lid ontvangt men zelfs twee wijnglazen. En straks wordt 1500 gulden aan geldprijzen verloot onder degenen die dit jaar de K.N.A.C. aan nieuwe leden hielpen.

autotentoonstellingen 1957

FRANKFORT	19 t/m 29 september
PARIJS	3 t/m 13 oktober
LONDEN	16 t/m 26 oktober
TURIJN	30 oktober t/m 10 november

NIEUWE UITGAVEN

PER AUTO NAAR ITALIË — PER AUTO NAAR FRANKRIJK

Onlangs maakten wij kennis met deze beide boekjes, de voorlopers van een serie bijzondere reisgidsjes, die mettertijd het merendeel der Europese landen gaat omvatten. Het typische van deze boekjes is, dat zij geen beschrijvingen geven van de desbetreffende landen met alles of althans een deel van wat deze aan schoons te bieden hebben, maar dat zij zich beperken tot het geven van min of meer uitgebreide en beslist deskundige voorlichting op het gebied van documenten, verkeersregels, eten en drinken, kortom alles, wat voor de minder bereisde Nederlander van belang kan zijn om conflicten te ontgaan met de gewoonten van het land en.... met de autoriteiten, die overal een stevige vinger in de toeristische pap plegen te hebben.

De opzet van bedoelde werkjes kan beslist geslaagd genoemd worden. Zij zijn eenvoudig gehouden en geven toch op alle punten de nodige klaarheid. Wij kunnen het echter moeilijk „eenvoud van opzet" noemen, waar het — vooral in het boekje over Frankrijk — gaat over eten en drinken. De lucullische genoegens, verbonden aan een buitenlandse reis, worden door de tamelijk extensieve uiteenzettingen over de gebruiken op dit gebied namelijk wel sterk op de voorgrond geschoven, terwijl wij juist geloven, dat deze zijde van het toerisme de laatste jaren hoe langer hoe meer terrein aan het verliezen is.

Nochtans zijn deze boekjes de belangstelling van onze lezers ten volle waard en daarom kunnen wij ze ook van harte aanbevelen. De boekjes zijn uitgegeven bij de Uitgevers Mij W. de Haan N.V. te Zeist en de prijs bedraagt *f* 5.90 per deeltje.

KONINKLIJKE NED. AUTOMOBIEL CLUB

De eerste naam (vet gedrukt) is die van de kandidaat, de tweede die van de voorsteller. Voorgesteld voor de tweede maal: (Zie het vorig nummer van „De Auto", waarin deze kandidaten-leden voor de eerste maal werden voorgesteld).

KANDIDAAT-LEDEN

Voorgesteld voor de eerste maal:

W. B. Blijdenstein, Maarn, B. W. Blijdenstein, Noorwegen; **J. den Besten,** Amsterdam, A. A. Piper, Blaricum; **L. H. Bila,** Maastricht, Secr. Penn. q.q.; **J. J. Budding,** Amsterdam, Secr. Penn. q.q. **S. Exc. M. Luis. S. Castineiras,** 's-Gravenhage, R. E. Parker, 's-Gravenhage; **A. A. Chabot,** 's-Gravenhage, L. Elfring, 's-Gravenhage; **E. M. R. Finken,** Nijmegen, J. M. A. Kuypers, Nijmegen; **Mej. J. C. Fokkinga,** Haarlem, V. F. J. Kimman, Haarlem; **W. Goppel,** 's-Gravenhage, R. Hirschig, 's-Gravenhage; **M. Jockipri,** Rotterdam, Secr. Penn. q.q.; **Mr. D. F. de Koe,** 's-Gravenhage, Ir. E. E. von Oven, Geldermalsen; **Dr. J. Somarriba,** 's-Gravenhage, I. Portocarrero, 's-Gravenhage; **Dr. E. L. van Son,** Bilthoven/gem. De Bilt, H. P. Verkamman van Keulen, Arnhem; **G. A. Ch. A. C. Staal,** Amsterdam-C., Secr. Penn. q.q.; **J. Stikkelorum,** Bandung/Ind. Secr. Penn. q.q. **C. G. Voogd,** Rotterdam, Secr. Penn. q.q.; **M. A. M. van der Voort,** Amsterdam, H. J. Hollenkamp, Amsterdam; **J. L. C. Weber,** Rotterdam, Th. J. M. Lippmann, 's-Gravenhage; **L. van Zanten,** Rotterdam, Secr. Penn. q.q.

Hotels en Restaurants in Nederland

AMERSFOORT
BERG-HOTEL
Annex Paviljoen
Café-Restaurant
Telefoon 6110
Gelegen op het hoogste en mooiste punt van Amersfoort

APPINGEDAM
Hotel-Restaurant
Landgoed Ekenstein



17de-eeuws buitenverblijf, in 1952 ingericht tot hotel - Modern comfort - Grote tuin.
Hotel-terras - Tel. K 5960 2715
Aan hoofdweg Groningen—Delfzijl.

ARNHEM
Musis Sacrum
Café-Restaurant
Rotonde
Gerenommeerde keuken
Hotel-Restaurant
Groot Warnsborn
Tel. 23055/057
Ingericht voor gezelschappen. Overdekte terrassen.
Parkeerruimte.
Telefoon 26948.
Voor een rustig verblijf te midden van prachtig natuurschoon.

Restaurants „PRINCEVILLE" en „MIRABELLE"
Telefoon (01600) 30450 - (01600) 34685
BREDA - PRINCENHAGE
Gelegen aan de internationale route Rotterdam—Breda—Antwerpen

EINDHOVEN *Hotel-Café-Restaurant*
ATLANTA
EERSTE HUIS TER PLAATSE
Telefoon K 4900 3657 en 9887

EINDHOVEN
Hotel „Schimmelpenninck"



Restaurant „Au Carre des Champignons"
J. A B'EMANS - TEL Nrs 4441-4442



EINDHOVEN
Hotel-Café-Restaurant
"T SILVEREN SEEPAERD"
Stationsplein 1
Tel. 2921-2923-2925
Eigen parkeerterrein
Badkamers
Warm en koud stromend water.
Alle kamers voorzien van een PhiliShave droogscheerapparaat.



Bezoekt Hotel
KASTEEL GEULZICHT
GEULHEM bij Valkenburg met zijn prachtige wapenzaal. Terrassen met verrukkelijk uitzicht op de Geulvallei. Het mooist gelegen hotel in het Geuldal. Restaurant à la carte de gehele dag. Het gehele jaar in vol bedrijf. Aparte zalen voor bruiloften en verenigingen.

RESTAURANT
SAUR
annex Grillroom en Snackbar
Lange Voorhout 51
Den Haag
Telefoon 116020



Hotel Vale Ouwe
TELEFOON K 5255-234
't HARDE (Gld.)
BOSRIJKE OMGEVING
HET GEHELE JAAR GEOPEND

's-HERTOGENBOSCH



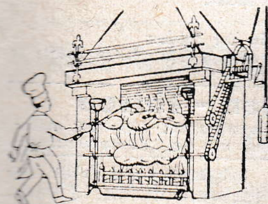
ORANJE-HOTEL
RESTAURANT - BAR - BODEGA
Verwerstraat 25-27 - Tel. 8839-8830
Het restaurant met de vele specialiteiten.

„DEN TREEK"
Hotel-Café-Restaurant
LEUSDEN (bij Amersfoort)
Tel. K 3498 - 425 en 426
Een der mooist gelegen hotels van Nederland
Prachtig natuurschoon - Uitmuntend Restaurant
Terrassen aan de vijver.

OIRSCHOT
Hotel-Restaurant-Châtelet SONNEVANCK
Exclusief *Specialiteiten* *Tel. K 4997-435*



KASTEEL
OUD-WASSENAAR
RESTAURANT VAN VERMAARDHEID



HOTEL
DE NEDERLANDEN
VREELAND a/d VECHT
★ RESTAURANT
RÔTISSERIE NAPOLEON
TELEFOON K 2943 - 576

Hotel BOUWES
Het gehele jaar geopend
ZANDVOORT



Modernste hotel aan de Noordzeekust - Restaurant aan Zee. - Cabaret - Dancing - Dagelijks muziek van het Italiaans dans- en showorkest van Casamatta.

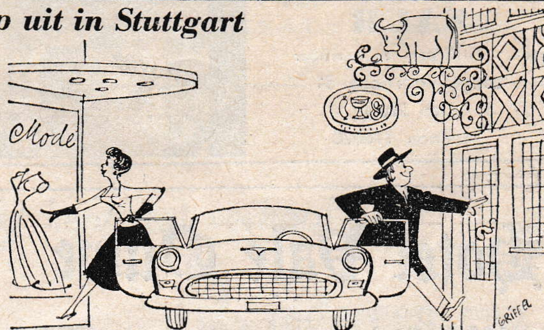
DUITSLAND

BADEN-WÜRTTEMBERG



Zwarte Woud — Boden-meer — Hegau — Donau-dal — Oberschwaben — Allgäu — Schwäbische Jura — Neckarland — Schwäbischer Wald — Hohenlohe — Bergstrasse — Odenwald — Neckar-dal — Tauber-dal.
Inl.: Duits Reis-Informatiebureau, NZ Voorburgwal 270, Amsterdam-C

Stap uit in Stuttgart



Inl.: Verkehrsförderungsamt Stuttgart-N, Lautenschlagerstrasse 5.



Voortreffelijke wegen, een prachtig landschap, beroemde bezienswaardigheden wachten u in de **„Schwäbische Alb"**, rondom **Lichtenstein en Teck**
Inlichtingen:
„Gebietsausschuss Mittlere Alb", Reutlingen.

REUTLINGEN, PARK-HOTEL „FRIEDRICH LIST"
Het moderne hotel voor de veeleisende Gast. Eig.: Paul L. H. Haertl. Garages — groot parkeerterrein — Tel. 7554 — Tel.-Adr.: Parkhotel.



Schoonste Druipsteengrot van Zuid Duitsland, 271 m lang, met indrukwekkende druipsteenformaties en beenderen velden van voorhistorische beren.
BÄRENHÖHLE, Erpfingen, Kreis Reutlingen.

TÜBINGEN
de oude Universiteitsstad aan de Neckar — Camping

Ulm de stad aan de Donau met de hoogste kerktoren ter wereld (161 m). Bekende rustplaats in het internat. auto-verkeer.



ZWARTE WOUD

Inlichtingen en Prospectus bij: Badischer Fremdenverkehrsverband e. V., Freiburg i. Br., en Landesverkehrsverband Württemberg, Stuttgart-O.

De Hoofdstad van het Zwarte Woud (268—1286 meter).
FREIBURG met de Schauinsland
Wereldberoemde Munsterkerk — Verzorgde Hotels — Gezellige Wijnlokalen. Kabelzweefbaan.

Zonnige herfstdagen bij heerlijke wijn in het Zuiden
Inlichtingen: Städtisches Verkehrsamt Freiburg i. Br., Rotteckplatz 11 en alle reisbureaus.

Feldberg - Hinterzarten - Titisee
Voor luchtkuur in de zomer en voor wintersport. 900—1500 meter. Volledig pension van af DM 11.—. Inl. bij de „Kurverwaltung".

Freudenstadt Doel en uitgangspunt van de mooiste tochten in het Zwarte Woud. Nieuw Kurhaus - Golf - Het gehele jaar geopend.

In het prachtige landschap van het ZWARTE WOUD



Bad Liebenzell

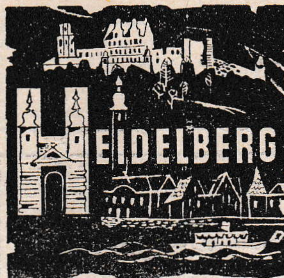
Beroemde geneeskrachtige bronnen
modern Kurhaus - Kurpark - Dagelijk concert en dansen - Tennis - Midgetgolf
Hengelen - Mineraal openluchtbad - Kampeerterrein

Triberg Hochschwarzwald - 700—1000 m.
Voor gezonde lucht - Voor iedere beurs
Het hele jaar geopend



Nordbaden

Land tusschen Rijn en Tauber - Gastvrijheid - Rust Ontspanning
Inlichtingen: Landesfremdenverkehrsverband Nordbaden e. V., Heidelberg



De stad der Duitse romantiek. Internationaal reis-centrum. Wereldberoemde bezienswaardigheden: Het slot, de oudste universiteit van Duitsland, Kurpfaltzmuseum met Riemenschneideraltaar. Uitgangspunt voor reizen in het Zwartewoud, langs de Rijn, in Neckardal en Odenwoud.
3200 hotelbedden in alle prijsklassen.
Inl.: Städt. Verkehrsamt Heidelberg, Friedrich-Ebert-Anlage 2, Tel.: 2 07 10 — 2 04 08.

EUROPÄISCHER HOF 120 bedden	DM 10.— tot 27.50
SCHLOSS HOTEL 80 bedden	DM 10.— tot 24.—
REICHSPOST UND REICHSHOF 145 bedden	DM 8.— tot 25.—
HOTEL SCHRIEDER 120 bedden	DM 8.— tot 25.—
BAYERISCHER HOF 90 bedden	DM 8.— tot 18.—
HOTEL GOLDENE ROSE 140 bedden	DM 6.— tot 11.—
HOTEL DENNER UND MERKUR 115 bedden	DM 6.— tot 8.—
HOTEL ALT HEIDELBERG 60 bedden	DM 8.— tot 16.—

De prijzen zijn resp. minimum en maximum.

KARLSRUHE

De stad der vele mogelijkheden.
Poort naar het Zwarte Woud
Inl.: Verkehrsverein Karlsruhe e. V., Tel. 3 00 85

SCHLOSS-HOTEL 130 bedden, DM 7— tot 11.—. Eig.: A. Tanzer

MANNHEIM aan Rijn en Neckar

Centrum van cultuur en zakenleven - Congressen-stad
Inlichtingen: Verkehrsverein Mannheim e. V., Tel. 2 29 88/9

Lente — Bergstrasse — **WEINHEIM**

HOTEL ATLANTIC BADEN BADEN

Lichtentaler Allee in directe nabijheid van het Kurhaus
Het rianste en rustigste punt in Kurzentrum

83 bedden. 31 kamers met bad.
Kamers van DM 10,— af, pension van DM 20,— af.

BAD GODESBERG Tel. 5801
RHEINHOTEL DREESEN Telex 0886-617

DIRECT AAN DE RIJN, tegenover het Siebengebirge.
Toonaangevend hotel van Rijnland - 170 bedden, 50 baden.
Kamers v.a. DM 7,-, pension v.a. DM 17,-. Eigen parkeerterrein. 60 boxen

BAD NEUENAHR *Nieuw geopend*

„WEST-END HOTEL" Tel. 107

Gesoigneerde, uiterst moderne inrichting in directe omgeving van Casino en Kurpark. Gehele jaar geopend. 75 bedden, 34 baden en douches. Elke kamer met tel., zonnebalkons. Elegante salons - televisie - lift - eigen park - terrassen.

Pension vanaf DM 19.50 - 13 Boxen - Privé parkeerplaats



BAD WIMPFEN am Neckar

Hotel Mathildenbad

Dit moderne hotel is hoogst aantrekkelijk door zijn Neckarrestaurantterrassen, die een weids uitzicht bieden in het Neckartal. Soirée-dansante. Originele „Weinstube" met entertainer.

Telefoon 34 Dir. H. Malchow.

OOSTENRIJK

ZWITSERLAND

BELGIË

Hotel- en Reisgids voor FRANKRIJK
TOURISME EN FRANCE

PARIJS
Hotels en Restaurants

CHAMPS-ELYSÉES — ETOILE

Rond-Point des Champs-Elysées — Hotels
(8e) **ELYSEE PARK** Hotel****A, 2, Rond-Point des Champs-Elysées. Het enige hotel in de tuinen van het Champs Elysées. 80 kamers en appartementen. 80 badkamers. Homelike comfort. RESTAURANT. Gelegenheid tot parkeren. Telegr.: Parkotel, Parijs, tel. ELYsée: 07-10

Etoile
(17e) Hotel **ASTRID** **A, 27, avenue Carnot. Tel. ETOile 56-20. Op 200 m van de Arc de Triomphe aan de rustigste avenue uit de omg. van l'Etoile. Tel. op alle kamers. Alle comfort. Frs. 700-1500 voor 2 pers. Gemakkelijke parkeergelegenheid. Garage grenzend aan het Hotel.

Ternec-Etoile — Restaurants
(8e) **AU MANOIR NORMAND**, 77, *boulevard de Courcelles. Tel. CAR 38-97. Rotisserie-Restaurant. Beroemde tafel. Geroosterde kuikens. Toeristen-menu 800 frs en à la carte. 's Maandags gesloten.*

Champs-Elysées
(8e) **JOUR ET NUIT**, *2 rue Berri. Tel. Elysée. 12-63. (enz.). Het enige restaurant in Parijs dat zonder onderbreking 24 uur is geopend. Maaltijden à la carte (grote keuze) tussen 600 en 1200 frs. Specialiteiten. Fruits de mer, vissen, Bouillabaisse enz.*

Champs-Elysées
(8e) **SELF SERVICE RESTAURANT**, *34, avenue des Champs-Elysées. Gedekte tafels. Geen fooien. Verzorgde keuken. Op alle uren bediening. Metro: Franklin-Roosevelt.*

MADELEINE — ST. LAZARE — OPÉRA

Gare Saint-Lazare — Hotels
(8e) Hotel **TERMINUS-SAINT-LAZARE****C, 108, rue Saint-Lazare Tel. EURope 36-80. Telegr.: Terminus-Paris. 400 kamers met telefoon. 200 badkamers. Restaurant — Theesalon — Snack-Spot. Bar met Hollandse specialiteiten. Garage vlakbij.

Madeleine-Opéra
(9e) Hotel des **CAPUCINES****A, 6, rue Godot-de Mauroy. Tel. OPEra 06-37 en 38. Telegr.: Capucinotel, Paris. Alle kamers met telefoon. Privé-baden. Netto prijzen, bediening inbegrepen van 690—1616 frs. Garage in de nabijheid.

Square Moncholon-Opéra
(9e) **HOTEL OPERA-LAFAYETTE****A, 80, rue La Fayette (t.o. square Montholon). Tel. PRO 43-43 en TAI 41-50. 60 kamers m. of z. bad en tel. RESTAURANT, BAR - CAFETARIA. Eigenaar is chef-kok. Parkeren. Gereserveerde garage.

Trinité — Opéra
(8e) Hotel **PAVIA****A, 29, rue L. Bruyère. Tel. TRinité 50-60. 52 kamers met tel. 30 baden. 22 Toiletkamers. Centraal gelegen. Rustig. Voornaam. Netto prijzen, alles inbegrepen, van 800—1400 frs. Lift. Gemakkelijke parkeergelegenheid. Garages in de nabijheid.

Madeleine — Restaurants
(8e) **CHEZ MAC „A L'ARCADE"**, *19, rue de Castellane (Madeleine). Tel. ANjou 33-81. Een grote tafel in een klein huis. Toeristische en gastronomische menu's. Uitgebreide spijskaart. De eigenaar is chef-kok.*

Gare Saint-Lazare
(8e) **ROTISSERIE DE LA REINE PEDAUQUE**, *6, rue de la Pepinière (Gare St. Lazare. Tel. LABorde 86-90. Een der eerste Rotisseries in de hoofdstad gevestigd. MENU 1450 frs., inclusief het gebruikelijke aperitief en 3 Magnums: Blanc Rose, Rouge.*

Gare Saint-Lazare
(3e) **ROTISSERIE NORMANDE**, *Restaurant, 108, rue St. Lazare, EUR. 36-80. Regionale spec. en vlees aan het braadspit. Vermaarde keuken. Vaste prijzen 700 en 900 frs. Maaltijd à la carte ongeveer 1000 frs.*

Opéra — Grands-Boulevards
(2e) **AU MOUTON DE PANURGE**, *Restaurant 17, rue de Choiseul. Tel. RIC 78-49. Franse keuken en wijnen. Muurdecoratie van Dubout. Ontvangst door het beroemde „huisschaap". Omgeving als van Rabelais.*

Opéra
(2e) **SELF SERVICE OPERA**, *23, Boulevard des Capucines. Gedekte. tafels — Geen fooien — Vrezorgde keuken — Op alle uren bediening Metro Opera.*

GRANDS BOULEVARDS — MONTMARTRE

Centre Folies Bergère Opéra — Hotels
(9e) **HOTEL DES HOLLANDAIS** **A, 16, rue Lamartine. TRU 25-13, telegr.: HOLLANLAMA, Paris. Centraal gelegen, tussen Opéra, Grands Boulevards en Gare du Nord. Rustig. Comt. 2 p. kamers 950—1150 frs. met bad 1300—1400 frs. Lift. Parkeergel. (F. Cancelier dir.).

Grand Boulevards, Folies Bergère
(9e) **HOTEL VILLA TREVISE** **A, 12, cité Trevise (bij Folies-Bergère). RUST. VOORNAAM. ZONNIG. Groot comfort tegen matige prijzen. Alle kamers met tel. Lift. Privé parkeergelegenheid. Tel. TAR 89-56, (3 lijnen). Telegr.: TREVOTEL, Paris. KNAC-Hotel.

Pigalle
(9e) **NORMANDIA HOTEL** **A, 30, rue La Bruyère. Tel. TRinité 87-90. Nieuw verbouwd. 40 kamers met telefoon. Baden en douches. Prijzen van frs. 500—1200, bediening en belasting inbegrepen. Rustig verblijf. Reserveringen voor alle voorstellingen.

RÉPUBLIQUE

Arts et Métiers — Hotels
(3e) **HOTEL IMPERATOR** ***C 70-80, rue Beaubourg Telefoon ARC 75-21. Geheel centraal gelegen · Matige prijzen · De Hollandse gasten is een prima ontvangst bereid.

GARE DE LYON

Gares Lyon et Austerlitz — Hotels
(12e) **PARIS LYON PALACE*****A, 11-17, rue de Lyon, Paris. Tel. DORIAN 29-49, 1e klas hotel. Rustig. Deftig. Kamers van 600—1100 frs. Half-pension frs. 1350. Garage en talrijke gelegenheden. Telegr.: Palalyon, Paris.

ETOILE — TROCADÉRO — PASSY

Champs-Elysées-Etoile-Trocadéro — Hotels
(16e) **HOTEL SEVIGNE** **A, 6, rue de Belloy. Tel. PASsy 69-25 en 78-39 (bij Avenue Kléber). Rustig. Voornaam. 28 kamers, 9 met privé-bad. Lift. Prijzen alles inbegrepen vanaf frs. 1168,—, met bad frs. 1722,—. Garage in de nabijheid.

RIVE GAUCHE (LINKER OEVER)

Champs de Mars — Tour Eiffel — Hotels
(7e) Hotel de **LA BOURDONNAIS*****B, 111, avenue La Bourdonnais. Tel. SEGur 24-42 tot 44. Telegr.: Hotelbour, Paris. 80 kamers met telefoon. 35 baden. RESTAURANT. Bar. Binnentuin. Parkeergelegenheid in de nabijheid. Garages aangrenzend.

Vaugirard-Rive Gauche
(15e) Hotel **PARIS-HOME****C, 78, Rue Biomet. Tel. VAU 70-65. 130 kamers met telefoon, 68 kamers met bad of douche. Lift. Uitstekend comfort. Netto pr. alles inbegr. van 800-1000 frs. voor 2 pers. Terrassen met uitzicht over Parijs. GARAGE IN HET HOTEL.

Champs de Mars — Tour Eiffel — Restaurants
(7e) *Restaurant* **CANTEGRIL**, *73, avenue de Suffren, Tel. SEGur 90-56. Visspecialiteiten en op houtskool geroosterd vlees. Prettige omgeving. Bediening à la carte (compleet maal van 1000-1200 frs).*

St. Germain-des-Prés
(5e) **SELF SERVICE LATIN-CLUNY**, 98, bd St. Germain. Gedekte tafels. Geen fooien. Verzorgde keuken. Op alle uren bediening. Métro Saint-Michel.

PROVINCIE

Omstreken van Parijs

ENGHIEN-LES-BAINS (Seine & Oise).
Het Thermaal Kuuroord van Parijs (11 km).
RESTAURANT DE LA PERGOLA.
CASINO.
Grand Hotel des Bains****
Tel. 964-08-60. Geopend van 1 april-31 december.

SAINT GERMAIN-EN-LAYE (S. & O.) 18 km van Parijs.
LA PAVILLON HENRI IV**** Tel. 20—66 enz.
40 appartementen met groot comfort.
Panorama-achtig restaurant. Historische salon.

Van Nederland naar Parijs

URCEL (Aisne) — 110 km van Parijs.
Hotel **DE FRANCE**. Tel. 8. Hotel Restaurant. Gastronomische pleisterplaats op de weg naar Parijs (Nationale 2).
R. GUILLAIME, chef de cuisine. Eigenaar.

Bourgogne

DIJON (Cote d'Or)
Hôtel **DU NORD****A, 2, Rue de la Liberté (Place Darey). Tel. D 2-56-57. Geheel in het centrum. Comf. kamers. Prima restaurant. Bourgondische specialiteiten. Gerenommeerde kelder.

SAINT-SEINE L'ABBAYE (Cote d'Or) — 25 km van Dijon.
Hôtel **DE LA POSTE**. Gastronomische pleisterplaats. Tel. D 5-24-11 Regionale specialiteiten. Echte Bourgondische wijnen. 16 comf. kamers. MARCEL BONY. Eig./Chef-kok.

Rivièra - Côte d'Azur

NICE (Alpes-Maritimes)
„LE PLAZA" HOTEL**A**, avenue de Verdun. Tel. 889-41. UITZICHT OP DE ZEE EN DE TUINEN. Rustig. Voornaam. Luxueus. Garage.
HOTEL SCRIBE***A, 20, av. Georges-Clémenceau. Tel. 804-20. 1e klas. In 1955 gemoderniseerd. 80 kamers, 60 baden met douche. Tel. op alle kamers. Matige prijzen. 5 min. van Promenade des Anglais
HOTEL WINDSOR***C, 11 rue Dalpozzo. Tel. 853-35 en 853-36 60 kamers met tel., bad of douche. Geen restaurant. Prijzen, alles inbegr. met petit déjeuner: 2 pers. vanaf 1500 fr., met bad 1900 fr.
IMPERIAL HOTEL**A (bij C miez) 8 m bd. Carabacel. Tel. 533-72. Kamers m. bad. Lift. Terrassen. Groot Park. Pension 1500-1900 frs. 1-2 pens. 1200-1600 frs., bel. en bed. inbegr. Geopend 15 dec.-15 okt.
HOTEL-RESTAURANT „CHATEAU FERBER"**A (Promenade des Anglais), avenue de la Californie 280. Groot park. Bloemrijk terras. Op 50 m van de zee. E. PASQUALINI, prop. Tel. 652-53.
HOTEL TERMINUS ***C, tegenover het station S.N.C.F. 9, avenue Thiers. Alle kamers met telefoon. Met Restaurant. 150 kamers.

Franse Alpen

MEGEVE (Hte Savoie) 1,113 m.
HOTEL MONT BLANC*** Tel. 02-03 en 04.
Gehele jaar geopend - Appartementen met bad, **W.C. en balkon.**
RESTAURANT. Bar. Zetel „LIONS CLUB".

Kleine Annonces

GEVRAAGD

GEVR. VAN VERLOFGANGER een Opel, Vauxhall Victor, Fiat, Peugeot 403, Zephyr 2500, Consul 1700 of een andere gelijk nieuwe auto, waarvan eventueel de invoerrechten nog niet voldaan zijn. Br. met omschrijving en prijs onder no. A 2367 aan De Auto, Haarlem.

Gevraagd: **1 à 2 WIELEN**, 13 inch, passend op Mercedes 220. A. van Randwijckweg 1, Beek (Nijmegen).

M.G. type T.D. of T.C.

of dergelijke sportwagen. Beschadiging geen bezwaar. J. C. v. d. Lof Jr., Goorseweg 58, Haaksbergen.

AANGEBODEN

Uitsluitend aan particulier aangeb.: **ZWARTE MERCEDES 190** als nw, elk onderzoek toegestaan, spec. slaapzittingen, extra claxons, bermlamp, drukknopradio. Vaste prijs *f* 9800,—. Wegens aansch. grotere wagen. Van der Heiden, Soestduinen, tel. 2693-K2955.

OPEL KAPITÄN 1955 met verwarming; van part. eerste en enige berijder; 2 kleuren (donker- en lichtgrijs); in uitzonderlijk goede staat, zowel in- als uitwendig; mot. en mech. 100%; 50.000 km gelopen. Benz. gegar. 1 l op ruim 10 km. Fantastische wagen. *f* 5500,—. Na 18 uur Parkweg 275, Voorburg. Tel. 778687.

Aangeboden ter overname: **HUMBER HAWK**, stationcar, bouwjaar 1957, wegens omstandigheden, zo goed als nieuw. 9500 km gelopen. Te bezien of te bevragen Dierbaar Oord, Lange Raarberg, Meerssen.

Te koop aangeboden wegens overcompleet **PACKARD '55** type Patrician 30.000 km gelopen, radio, open dak, etc. In prima staat. Br. onder no. A 2362 aan De Auto, Haarlem.

AUSTIN-HEALEY 100,

type 1955, in perfecte staat, met speciale afneembare hardtop. A. J. M. v. d. Lof, Kuipersdijk 233, Enschede.

Goed gereden en onderhouden **CITROËN 1954** 6 cil., model 15, 120.000 km gereden, in pr. st., met open dak, kachel, nieuwe bekl. *f* 1900,—. (A.N.W.B. rapp. ter inzage). Tel. 115120, Den Haag.

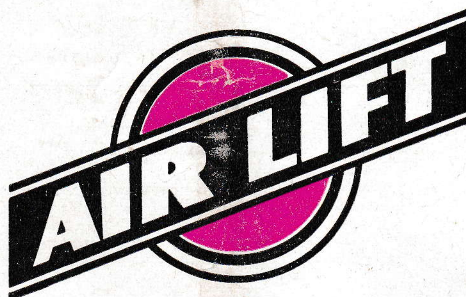
Te koop van part. **BMW 501/6**, bouwjaar 1956, zwart, zo goed als nieuw, 18.000 km gelopen, voorzien van radio en vele andere accessoires. Brieven onder no A 2365 aan De Auto, Haarlem.

Gevraagd **PANHARD JUNIOR**, Dyna cabr. of i.d. Moet mech. goed zijn. S. Heringa Jr., Anninksweg 111, Hengelo (O). Tel. K 5400-3980.

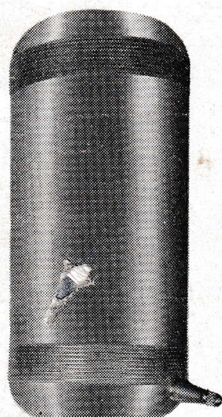
Te koop: 1 stel gebruikte **BEKLEDINGSHOEZEN** van Opel Rekord, beige met bruin, met sponsrubber voorzitting en rugleuning, t.e.a.b. Van Est, Soest, tel. 2874.

JAGUAR TWO POINT FOUR,
5 pers. sedan de Luxe 1956, voorzien van accessoires.
PEUGEOT TYPE 403,
5 pers. sedan de Luxe 1956.
N.V. Automobielbedrijf J. van Kooy, Den Dolder, tel. K 3402-3841. Alleen werkdagen geopend.

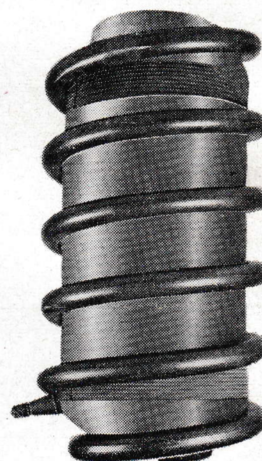
It's in the air!....



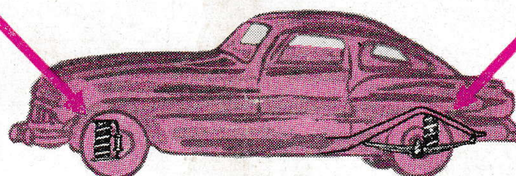
PNEUMATIC SPRING CONTROL



een
Openbaring
voor
Super veilige
en
Stabiele vering



VRAAGT
DEMONSTRATIE
EN INLICHTINGEN



VRAAGT
DEMONSTRATIE
EN INLICHTINGEN

„DE AUTO" 13-6-1957: „het sterk progressieve karakter van een dergelijk veerelement komt naar voren zodra de wielen op een slechte weg en in scherpe bochten, plotselinge of sterke bewegingen gaan maken".

„De **AIR LIFT** - veren zijn hulpveren die met veel succes bestaande systemen kunnen verbeteren".

AIR LIFT - *distributor:*
Fa. P.B. Venema
Zuiderdiep 19. Tel: 31045-29865
GRONINGEN
Filiaal: ZWOLLE
Walstraat 15. Tel: 5119-4067

IMPORT VOOR NEDERLAND
DEHA
DEN HAAG
HUYGENSPARK 16. TEL: 184177-3 lijnen

AIR LIFT - *distributor:*
N.V. Hollandse Automobiel Mij
St. Mariastraat 89 b.
ROTTERDAM
Tel: ‹K 1800› 56690-54211-53749.

DRUK BOOM-RUIGROK N.V. - HAARLEM